TYGODNIK • 24.08.1975

CENA 3 ZŁ

34
1259

SKRZYDLATA POLSKA

ŚWIĘTO LOTNICTWA

Zdjęcie: Piotr Słoma

PREMIER ZSRR A. KOSYGIN GOŚCIEM ZAŁOGI WSK-PZL MIELEC

W dniach 11 i 12 sierpnia br. przebywał w Polsce z wizytą przyjaźni premier ZSRR, ALEKSIEJ KOSYGIN. W drugim dniu pobytu w naszym kraju premier rządu Związku Radzieckiego, w towarzystwie premiera PIOTRA JAROSZEWICZA, odwiedził Mielec.

Premierów i towarzyszące im osoby serdecznie powitali gospodarze województwa rzeszowskiego, przedstawiciele kierownictwa Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego w Mielcu, delegacje mieleckich zakładów pracy oraz młodzież.

Po powitaniu, zaproszono gości do zwiedzenia Wytwórni Sprzętu Komunikacyjnego oraz spotkania z aktywem partyjno-gospodarczym Zakładu.

Radziecki gość zapoznał się z osiągnięciami WSK-PZL Mielec. Zakład ten jest wymownym przykładem, potwierdzającym praktycznie znaczenie polsko-radzieckiej współpracy i kooperacji gospodarczej dla rozwoju naszego kraju.

Przed 12 laty rozpoczęto tu, w oparciu o radziecką dokumentację, seryjną produkcję samolotów rolniczo-gospodarczych An-2. Równocześnie podpisana została wieloletnia umowa handlowa na dostawę tych samolotów dla gospodarki radzieckiej. Od tamtej pory wyprodukowano w Mielcu już ok. 7 tys. samolotów An-2, z czego ponad 6 tys. zakupił Kraj Rad.

NOWYM PRZYKŁADEM ROZWIJAJĄCEJ SIĘ ŚCIŚLEJ I TWÓRCZEJ WSPÓŁPRACY JEST ZBUDOWANIE PIERWSZEGO W HISTORII ŚWIATOWEGO LOTNICTWA SAMOLOTU ROLNICZEGO O NAPĘDZIE ODRZUTOWYM M-15. Począwszy od samej koncepcji, przez opracowanie założeń, dokumentacji konstrukcyjnej, technologii produkcji, budowę prototypów – do przemysłowej produkcji, prace wykonywane były w Mielcu, wspólnie przez polskich i radzieckich specjalistów.

PO ZWIEDZENIU WYDZIAŁÓW PRODUKCYJNYCH, PREMIER ALEKSIEJ KOSYGIN WRAZ Z PREMIEREM PIOTREM JAROSZEWICZEM I TOWARZYSZĄCYMI IM OSOBAMI SPOTKALI SIĘ Z AKTYWEM PARTYJNO-ROBOTNICZYM I KADRĄ TECHNICZNĄ WSK-PZL MIELEC. Jednym z głównych tematów spotkania i rozmów były sprawy dalszego rozwijania bezpośredniej współpracy mieleckiej wytwórni z radzieckim przemysłem lotniczym, wymiany doświadczeń oraz osiągnięć naukowo-badawczych i technicznych, którymi zarówno radziecka jak i polska gospodarka są żywotnie zainteresowane.

NASTĘPNIE SZEF RZĄDU RADZIECKIEGO A. KOSYGIN WRAZ Z PREMIEREM P. JAROSZEWICZEM I TOWARZYSZĄCYMI IM OSOBAMI OBEJRZELI POKAZ LOTNICZY WYTWARZANYCH W MIELCU SAMOLOTÓW ROLNICZYCH M-15 ORAZ SAMOLOTU SZKOLNO-TRENINGOWEGO „ISKRA".

Pokaz poprzedził odlot klucza samolotów An-2, które jako kolejne egzemplarze eksportowe mieleckiej WSK-PZL odleciały do Związku Radzieckiego.

Duże zainteresowanie wzbudziły pokazy w locie dwóch samolotów M-15, pilotowanych przez FRANCISZKA DROZDOWSKIEGO i STANISŁAWA RATUSIŃSKIEGO.

23 SIERPNIA ŚWIĘTO LOTNICTWA POLSKIEGO

NOWY REKORD ŚWIATA ADELI DANKOWSKIEJ

12 sierpnia br. **Adela Dankowska**, z pasażerką **Ireną Kostką**, pobiła nowy szybowcowy rekord świata. Pilotki, lecące na szybowcu dwumiejscowym SZD-40 „Halny", przeleciały trasę trójkąta 100 km Leszno–Wroniawy–Kotla–Leszno z rekordową prędkością **104 km/h.**

Gratulujemy!

Poprzedni rekord z 17.VIII.1974 r. należał do Włoszek **A. Orsi – P. Golin** i wynosił **101,758 km/h.**

W NASTĘPNYM NUMERZE:

- ROZMOWA Z MINISTREM OŚWIATY I WYCHOWANIA
- LOTNICZE WAKACJE
- JUBILEUSZ W LISICH KĄTACH
- SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA JUNIORÓW
- RAJDOWYM SZLAKIEM
- ZWYCIĘSTWO W DINSLAKEN
- „STOMIL" NAJLEPSZY W PRADZE
- LOTNICTWO CYWILNE ŚWIATA
- OSTATNI DZIEŃ NA NIEBIE WARSZAWY
- LOTNIE W PARYŻU
- ODRZUTOWCE ERY INFLACJI
- EKSPLOZJA INFORMACJI

NASZA OKŁADKA:

Dziewczyna i samolot — to zawsze wdzięczny temat dla fotoreportera. I takim właśnie zdjęciem okładkę naszego numeru na Święto Lotnictwa ozdobił

BERNARD KOSZEWSKI

II CENTRALNY OBÓZ SPADOCHRONOWY MINISTERSTWA OŚWIATY I WYCHOWANIA

W ramach współpracy Aeroklubu PRL z Ministerstwem Oświaty i Wychowania, na lotnisku Aeroklubu Podkarpackiego – Centrum Wyszkolenia Spadochronowego w Krośnie został zorganizowany w lipcu br. II Centralny Obóz Spadochronowy Ministerstwa Oświaty i Wychowania. W szkoleniu teoretycznym i praktycznym wzięła udział młodzież szkolna z województw: warszawskiego, kieleckiego, lubelskiego i rzeszowskiego. Wyszkolono 75 skoczków, wykonano 782 skoki. Uczniów-skoczków cechowało zdyscyplinowanie, duże zaangażowanie, poszanowanie mienia społecznego oraz kultura osobista.

Poza zajęciami czysto szkoleniowymi, zgrupowani uczniowie wykonali szereg prac społecznych na rzecz środowiska. Obóz spadochronowy Ministerstwa Oświaty i Wychowania w dużym stopniu przyczynił się do spopularyzowania sportu spadochronowego w Polsce.

Na wyróżnienie zasługuje praca spadochronowej kadry wyszkoleniowej Aeroklubu Podkarpackiego – CWS Krosno, z szefem wyszkolenia instr. **Stefanem Chmurą** na czele – za bardzo dobre i bezawaryjne szkolenie.

Zbigniew Szuber

WYPOCZYNEK POD CZASZĄ SPADOCHRONU

Już po raz czwarty z kolei z inicjatywy Aeroklubu Poznańskiego organizowane są w okresie wakacji obozy spadochronowe dla młodzieży szkolnej. W tym roku obóz taki odbył się w dniach 2–31 lipca br. Finansowało go Kuratorium Oświaty i Wychowania w Poznaniu. Uczestniczyła w nim młodzież szkół poznańskich oraz grupa młodych adeptów sztuki spadochronowej ze Szczecina – razem ponad 50 chłopców i dziewcząt w wieku powyżej 15 lat.

W grupie szkolenia podstawowego wykonano około 170 skoków. Najlepszymi wśród skoczków, w szczególności w opanowaniu płaskiego spadania, okazali się: **Urszula Brdek**, uczennica Technikum Energetycznego z Poznania; **Michał Honzlik**, uczeń Zasadniczej Szkoły Budowlanej (a jednocześnie obiecujący uzyskanymi efektami w stolarstwie artystycznym) oraz **Piotr Hans**, również z Poznania, uczeń Zasadniczej Szkoły Zawodowej HCP.

Kolorowe czasze spadochronów w rejonie Środy Wlkp. znamionowały piękno i odwagę, relaks i wypoczynek, połączony z wielką przygodą. Na skromnej uroczystości w siedzibie Aeroklubu Poznańskiego 3 sierpnia br. dokonano podsumowania wyników szkolenia obozowego. Wyróżniającym się instruktorom i wychowawcom wręczono upominki i nagrody.

M. Gutowski

ZŁOTE ODZNAKI „ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA KULTURY FIZYCZNEJ" DLA LOTNIKÓW SPORTOWYCH

Główny Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki nadał ostatnio trzem znanym działaczom lotnictwa sportowego Złote Odznaki „Zasłużonego Działacza Kultury Fizycznej". Otrzymali je: instr. pil. z Biura ZG APRL **Urszula Śliwak**, kierownik Aeroklubu Bielsko-Bialskiego **Stanisław Fedyszyn** oraz działacz modelarstwa lotniczego **Edmund Osiński**. Nasze gratulacje!

MODELARZE RAKIETOWI PRZYWIEŹLI Z BUŁGARII MEDALE

Do kraju powróciła ekipa polskich modelarzy, która startowała w II zawodach modeli rakiet o puchar „Diana-75" w miejscowości Jambol w Bułgarii. W imprezie brały udział zespoły z CSRS, Hiszpanii, Polski, Rumunii (2 drużyny) i Bułgarii (3 drużyny). Polscy modelarze odnieśli duży sukces zdobywając złoty medal w klasyfikacji drużynowej oraz złoty i brązowy medal w punktacji indywidualnej. Złoty medal wywalczył **Julian Jarończyk** (Aeroklub Podhalański), a brązowy – **Zbigniew Majchrzak** (Aeroklub Pomorski).

Z LOTU PO KRAJU

V OKRĘGOWE ZAWODY SPADOCHRONOWE W RZESZOWIE

Z udziałem 25 skoczków, reprezentujących aerokluby w Mielcu, Stalowej Woli, Lublinie, Krakowie i Rzeszowie, rozegrano na lotnisku Aeroklubu Rzeszowskiego V okręgowe zawody spadochronowe. Trzy pierwsze miejsca zajęli spadochroniarze rzeszowscy: **Janusz Mac, Wacław Czyż** i **Jacek Hałoń.**

LOTNICZE PRZYSPOSOBIENIE WOJSKOWE W ŁODZI

W Aeroklubie Łódzkim trwa od 25 lipca pierwszy turnus samolotowego Lotniczego Przysposobienia Wojskowego. Szkolą się na nim kandydaci, którzy zdali już egzaminy wstępne do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie.

ZLOT PILOTÓW I KONSTRUKTORÓW LOTNI W MIĘDZYBRODZIU

Znani piloci i konstruktorzy lotni z Częstochowy, **JERZY LUTKOWSKI** i **ANDRZEJ MĄDRZYK**, informują za naszym pośrednictwem wszystkich sympatyków lotni, że Sekcja Lotni Aeroklubu Częstochowskiego organizuje w dniach 6 i 7 września 1975 r. w Międzybrodziu Żywieckim **ZLOT PILOTÓW I KONSTRUKTORÓW LOTNI**, na którym mile widziani będą wszyscy sympatycy tego pięknego sportu oraz posiadacze lotni.

W czasie zlotu demonstrowane będą lotnie Aeroklubu Częstochowskiego i lotnie Jana Mirańskiego z Międzybrodzia oraz liczne loty ze szczytu góry Żar w znanej szkole szybowcowej. J. Lutkowski i A. Mądrzyk zapewniają, że w czasie zlotu udzielać będą szczegółowych informacji na temat budowy, nauki latania i pilotażu na lotni typu Rogallo. Wszyscy ci, którzy zwracali się do nich listownie z prośbą o dokumentację lotni, będą mogli ją otrzymać bezpłatnie na zlocie w Międzybrodziu.

Sekcja Lotni Aeroklubu Częstochowskiego zawiadamia również, że w czasie zlotu nie jest w stanie zabezpieczyć jej uczestnikom zakwaterowania i wyżywienia, o co trzeba się starać na własną rękę.

Zlot odbędzie się bez względu na warunki atmosferyczne. Przewidziany jest na nim także udział przedstawicieli prasy, radia i telewizji. Organizatorzy liczą na udział w zlocie wielu sympatyków lotni, zapraszając nań serdecznie wszystkich chętnych.

W SKRÓCIE

● **W kombinacie** PGR Redlo, w województwie koszalińskim, pracuje od trzech lat samolot rolniczy An-2, wynajęty czarterowo od gdańskiego Oddziału Zakładu Usług Agrolotniczych. Dzięki staranny zabiegom agrolotniczym plony w tym kombinacie należą do najwyższych w województwie.

● **W Stalowej Woli** odbył się niecodzienny ślub – w powietrzu. W związek małżeński wstąpili: pilot samolotowy, członek kadry juniorów – **Krystyna Banach** (pracownica stalowowolskiego „Mostostalu") oraz pilot szybowcowy posiadający odznakę diamentową – **Zbigniew Walas**, pracownik miejscowej huty. Ślub odbył się w samolocie „Morava" na wysokości ok. 400 metrów, a udzielił go zabrany na pokład urzędnik USC.

● **Zespół** estradowy Wojsk Lotniczych „Eskadra" zdobył w Połczynie-Zdroju, za program „Uśmiech na start", drugą nagrodę – CRZZ i przewodniczącego Komitetu Organizacyjnego IX Festiwalu Zespołów Artystycznych WP.

● **Wystawa** pt. „Międzynarodowa współpraca w badaniach Kosmosu", eksponowana obecnie w Muzeum Techniki NOT w Warszawie, zostanie przeniesiona po 21 września br. do Krakowa, gdzie będzie wystawiona w Muzeum Lotnictwa i Astronautyki.

ZGONY

11 sierpnia 1975 r. zmarł, w wieku 52 lat, mgr inż. **LESZEK PITUCH**, długoletni pracownik techniki lotniczej w Biurze Zarządu Głównego Aeroklubu PRL, zasłużony działacz lotnictwa sportowego, odznaczony Złotym i Srebrnym Krzyżem Zasługi, Medalem X-lecia Polski Ludowej, Brązowym Medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Pośmiertnie odznaczony „Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski".

LOTNICZE TRADYCJE I WSPÓŁCZESNOŚĆ

Gen. dyw. pil. HENRYK MICHAŁOWSKI
DOWÓDCA WOJSK LOTNICZYCH

WŚRÓD WIELU PREDYSPOZYCJI PRZYPISYWANYCH POLAKOM CIESZĄ ZWŁASZCZA TE, KTÓRE OBEJMUJĄ NASZE WARTOŚCI JAKO ŻOŁNIERZY I LOTNIKÓW. MINIONA WOJNA, KTÓREJ 30 ROCZNICĘ ZWYCIĘSKIEGO ZAKOŃCZENIA OBCHODZIMY — POTWIERDZIŁA TĘ OPINIĘ, DOSTARCZAJĄC JEDNOCZEŚNIE WIELU PRZYKŁADÓW ŻOŁNIERSKIEGO MĘSTWA, WYSOKICH UMIEJĘTNOŚCI BOJOWYCH ORAZ POŚWIĘCENIA LOTNIKÓW POLSKICH. WSZĘDZIE, ZARÓWNO W DNIACH TRAGICZNEGO WRZEŚNIA NAD POLSKĄ ZIEMIĄ, JAK I PÓŹNIEJ POD OBCYM NIEBEM, NA RÓŻNYCH FRONTACH WIELKIEJ WOJNY Z FASZYZMEM PISANO PIĘKNE KARTY POLSKICH SKRZYDEŁ. TE SAME WALORY JAK ICH POPRZEDNICY WYKAZALI MŁODZI LOTNICY POLSCY WYSZKOLENI DZIĘKI POMOCY ZWIĄZKU RADZIECKIEGO, GDY 23 SIERPNIA 1944 ROKU NA POLSKIEJ ZIEMI, NAD WISŁĄ I PILICĄ, W REJONIE WARKI I WARSZAWY, WSTĘPOWALI NA SWÓJ ZWYCIĘSKI SZLAK BOJOWY, KTÓRY PRZEZ WARSZAWĘ, BYDGOSZCZ I KOŁOBRZEG DOPROWADZIŁ ICH NAD ODRĘ I JAKO ZWYCIĘZCÓW POD BERLIN I NAD ŁABĘ. WŁAŚNIE 23 SIERPNIA 1944 ROKU — JAKO PRZEŁOMOWY W DOTYCHCZASOWYCH DZIEJACH LOTNICTWA POLSKIEGO I OTWIERAJĄCY NOWY ETAP JEGO ROZWOJU — UZNANY ZOSTAŁ DNIEM ŚWIĘTA LOTNICTWA POLSKIEGO.

Upłynęło już 30 lat od pierwszego po zwycięskim zakończeniu wojny Święta Lotnictwa. Z tej perspektywy łatwiej ocenić ogrom zmian dokonanych w naszym lotnictwie, jak również znaczenie samego faktu organizacji lotnictwa polskiego — składowej części ludowego Wojska Polskiego — walczącego u boku Armii Radzieckiej na drodze do kraju najkrótszej. Można też ocenić słuszność i dalekowzroczność politycznej koncepcji demokratycznych sił polskich walki pod przewodem PPR o narodowe i społeczne wyzwolenie w oparciu o przyjaźń, sojusz i współpracę ze Związkiem Radzieckim. Ugruntować się w przekonaniu o nowoczesności lotnictwa polskiego, które nie ustępuje swym poziomem technicznych i taktyczno-bojowych właściwości lotnictwu głównych państw świata, jak i o uzyskaniu wysokiego poziomu wyszkolenia bojowego, przechodzącego w mistrzowskie władanie współczesnym sprzętem lotniczym. W codziennej praktyce szkolenia oraz w działalności ideowo-wychowawczej wykuwane są cechy i właściwości ludzi oraz całych zespołów, zgodne z wymogami współczesnego pola walki. Potwierdza się, że nasze predyspozycje do latania, poparte dziś zasobem wiedzy i usilną pracą, pewnie służą rozwojowi lotnictwa, umocnieniu mocy obronnej sił zbrojnych ludowej Ojczyzny oraz całej socjalistycznej wspólnoty.

Ważnym czynnikiem inspirującym treści naszej obecnej działalności szkoleniowo-wychowawczej są chlubne tradycje LLP, sytematycznie pomnażane i wzbogacane w okresie minionego 30-lecia.

Z pożytkiem dla lotnictwa realizowane jest hasło „Jesteśmy godni naszych ojców — uczestników walk z faszyzmem". Na lotniskach i poligonach, w warsztatach i salach wykładowych wre wytężona praca szkoleniowa. Nowe wartości bojowe tworzą dziś wspólnym wysiłkiem uczestnicy walk z faszyzmem i ich potomkowie, najmłodsze pokolenie lotnicze wyrosłe i wyszkolone w Polsce Ludowej. Rozwaga i młodzieżowy zapał, wiedza i doświadczenie — wspólnie służą nowoczesności i sile polskich skrzydeł.

Współczesne ludowe Lotnictwo Polskie wyrosło w okresie 30-lecia z wysiłku ludzi lotnictwa, troskliwej opieki partii i rządu, zabezpieczających środki i warunki jego rozwoju oraz wszechstronnej radzieckiej pomocy. Dzięki temu piloci nasi kilkanaście razy przesiadali się na nowe typy samolotów, siedmiokrotnie wzrosła prędkość, czterokrotnie pułap i odpowiednio do tego wzrosły: zasięg działań, udźwig i możliwości bojowe samolotu. Gruntowna zmiana uzbrojenia i wyposażenia umożliwia dziś lotnictwu wykonywanie zadań bez względu na warunki atmosferyczne. Nowe właściwości samolotu w decydujący sposób zmieniły taktykę działań oraz po nowemu postawiły problem współdziałania z innymi rodzajami sił zbrojnych i lotniczymi służbami ubezpieczenia i zabezpieczenia lotów. Wykonanie zadania bojowego przez samolot zależy dziś nie tylko od kwalifikacji załogi lecz od jej harmonijnej współpracy z całym zespołem specjalistów obsługi i ubezpieczenia lotów, oraz od jej hartu moralnego, zdecydowania i woli wykonania zadania, bez względu na formy przeciwdziałania ze strony przeciwnika.

W ludziach lotnictwa, ich wiedzy, pracowitości, zaangażowaniu i ofiarności, tkwią źródła wszystkich naszych dotychczasowych sukcesów.

Postęp uzyskany w rozwoju całej gospodarki socjalistycznej, siła i możliwości przemysłu polskiego, rozbudowane zaplecze naukowo-badawcze, produkcyjne i remontowe możliwości przemysłu lotniczego, szkoleniowa, propagandowa i sportowa działalność Aeroklubu PRL uzupełniają części składowe, decydujące o sile i stałym rozwoju lotnictwa polskiego, zarówno wojskowego jak cywilnego i sportowego.

Ostatnie dziesięciolecia wykazują, jak wielki wpływ na życie współczesnego społeczeństwa wywiera lotnictwo. Postępująca nieustannie jego specjalizacja powoduje, że stało się ono nie tyle sportem dla odważnych lecz ważnym działem gospodarki państwa. Wdziera się we wszystkie dziedziny życia społeczeństwa, opanowuje komunikację, staje się nieodłącznym dla rolnictwa i budownictwa, uczestniczy w ratowaniu życia i zdrowia, przyspiesza cały rytm życia i działalności społeczeństwa. Proces ten w coraz większym zakresie przebiega i w naszym kraju, a sprawa dotrzymania kroku potrzebom w tej dziedzinie stanowi przedmiot stałego zainteresowania i troski najwyższych czynników państwowych oraz wszystkich ludzi lotnictwa.

Lotnictwo współczesne w swej postaci wojskowej zmieniło się gruntownie, zarówno pod względem technicznym, jakościowym, wykonywanych zadań, taktyki działań, używanych środków walki itp. Wymogi współczesnego pola walki dalece uwypukliły, a zarazem skomplikowały rolę lotnictwa tworząc z niego siłę zdolną w sposób decydujący wpłynąć na ostateczny wynik toczącej się walki. Dlatego poważnie myśleć o obronności kraju, to myśleć o lotnictwie w wymiarze dyktowanym potrzebą wypływającą z wnikliwego rozliczenia sił i możliwości. Praktycznie we współczesnych działaniach żaden sukces w sensie operacyjnym nie jest możliwy bez wsparcia lotniczego, osłony wojsk, transportu i innych metod działania bojowego lotnictwa. Stąd właśnie wypływają nowe zadania dla Wojsk Lotniczych, będących związkiem różnych rodzajów lotnictwa, rozwiniętych, ilościowo i jakościowo zgodnie z ich funkcją spełnianą na polu walki, coraz rzadziej samodzielnie, a najczęściej w ścisłym współdziałaniu z innymi rodzajami wojsk.

Wokół spełnienia tych zadań przebiega cały proces organizacyjnego, technicznego i bojowego przygotowania Wojsk Lotniczych. Tak też ukierunkowują swą działalność wszyscy dowódcy, aparat partyjno-polityczny, organizacje partyjne i młodzieżowe jednostek, dążąc do osiągnięcia jednego celu — uzyskania stałej gotowości bojowej lotnictwa jako całości i ukształtowania cech moralno-bojowych żołnierzy lotnictwa tak, by zawsze byli zdolni i gotowi wykonać zadania wynikające z żołnierskiego obowiązku obrony socjalistycznej Ojczyzny.

Będąc żołnierzami, jesteśmy jednocześnie pełnoprawnymi obywatelami naszego kraju. Żyjemy sprawami narodu i wraz z nim, a więź z partią, z klasą robotniczą, z całym społeczeństwem stanowi ważny czynnik rozwoju zabezpieczenia materialnych i duchowych potrzeb żołnierzy. Wraz z całą partią, z całym narodem przygotowujemy się do ważnego wydarzenia w życiu naszej Ojczyzny — VII Zjazdu Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej. Pragniemy powitać go nowymi osiągnięciami w wyszkoleniu i służbie. Chlubne tradycje lotnicze dostarczają nam wzoru służenia krajowi, walki w obronie niepodległości Ojczyzny oraz pracy dla jej rozwoju i dobrobytu.

Spoglądając w przeszłość z poczuciem dobrze spełnionego obowiązku, wstępujemy w najbliższą przyszłość pełni ufności, przekonani o naszej sile zapewniającej bezpieczeństwo i pokój krajowi, zawsze gotowi wnieść swój wkład w obronę i w budowę nowej socjalistycznej Polski.

Pierwsze w wyzwolonej Polsce Święto Lotnictwa. Pierwszy z prawej Dowódca Lotnictwa WP — gen. dyw. Teodor Połynin, następnie prezydent Bolesław Bierut, gen. dyw. Władysław Korczyc i gen. dyw. K. Świerczewski.

PIERWSZA PARADA

(...) Potęga każdego współczesnego państwa oceniana bywa w wielkim stopniu według poziomu rozwoju jego lotnictwa. Lotnictwo w latach czterdziestych dwudziestego wieku — to jeden z najpotężniejszych rodzajów sił zbrojnych. Równocześnie z tym lotnictwo stanowi potężny czynnik w rozwoju gospodarczym każdego państwa i umocnienia handlowej i kulturalnej łączności między narodami. Przed lotnictwem przyszłości odkrywają się kolosalne perspektywy. Ażeby stać się potężnym państwem, musimy być państwem lotniczym.

Naród nasz zawsze kochał lotników. Nazywa on tych władców nieba swoimi orłami.

(...) Dumą napełniły się serca wszystkich uczciwych Polaków, gdy ujrzeli nad męczeńską Warszawą samoloty ze znajomymi polskimi znakami. To byli nasi lotnicy — pierwsze jaskółki wyzwolenia spod ucisku faszystowskiego.

Jednak samej miłości do lotników nie starczy. Powinniśmy rozwijać i wzmacniać swoje lotnictwo. Lotnictwo musi się stać masowym osiągnięciem całego narodu. Niezbędne możliwości rozwoju musi otrzymać cywilna flota powietrzna. Komunikacja lotnicza powinna połączyć Polskę z wszystkimi państwami świata.

(...) W ten świąteczny dzień myśli nasze w pierwszym rzędzie zwrócone są z wdzięcznością ku wielkiemu Związkowi Radzieckiemu, który pomógł budować lotnictwo polskie. Niechaj rozwija się i wzmacnia nasze lotnictwo!

Niechaj dzień lotnictwa będzie świętem narodu polskiego!

Niech żyje nowa Polska — potężne państwo lotnicze"[1])

Te słowa, wyrażone być może z wielkim patosem, odzwierciedlały myśli i uczucia wszystkich Polaków, którzy doświadczyli jak istotne znaczenie ma dla kraju silne lotnictwo. Dlatego też planowana na dzień 2 września 1945 roku uroczysta parada powietrzna wraz z pokazem lotniczym miała być przeglądem sprawności organizacyjnej i wysokiej gotowości bojowej naszego lotnictwa.

A oto jaki przebieg miały pierwsze w Polsce Ludowej pokazy lotnicze i parada powietrzna w niedzielę 2 września 1945 roku.

Na lotnisku mokotowskim, odświętnie udekorowanym, zebrało się tysiące warszawiaków, by obserwować wyczyny polskich lotników. Po krótkim przemówieniu prezydenta **Bolesława Bieruta,** w czasie od 11.00 do 11.05 3 samoloty Po-2 zrzuciły w pobliżu trybuny honorowej spadochroniarzy, którzy po lądowaniu wręczyli na trybunie wiązanki kwiatów przywódcom partii i rządu. Potem od godziny 11.07 do 11.12, w szyku defiladowym, nad trybuną honorową przeleciały różne typy samolotów szkolno-treningowych i bojowych. Paradę powietrzną otwierało 9 samolotów Po-2 z 17 samodzielnego pułku lotnictwa łącznikowego, które przeleciały na wysokości 200 m. Za nimi, na wysokości 250 m, pojawiło się 9 samolotów UT-2 z oficerskiej Szkoły Lotniczej. Następnie kolejno przeleciało dziewiątkami, na wysokościach od 100 do 500 m, po 27 samolotów z 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego (2 DLSz), 1 Dywizji Lotnictwa Bombowego (1 DLB) i 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego (3 DLM). Paradę zamykało 9 samolotów Jak-9 ze sławnej z czasów wojny 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej. Dziewiątkę tę prowadził mjr **Mikołaj Bujewicz.**

22 sierpnia 1945 roku Naczelny Dowódca Wojska Polskiego wydał historyczny już dziś rozkaz, którego treść brzmiała:

„ROZKAZ nr 189

Generałowie, Oficerowie, podoficerowie i szeregowcy wojsk lotniczych!

Dnia 1 września 1939 r. zdradzieckie uderzenie hitlerowskiego lotnictwa rozpoczęło wojnę polsko-niemiecką.

Już w pierwszych dniach i godzinach wojny zniszczone zostało niemal całkowicie przedwrześniowe lotnictwo polskie. Nieliczne, przeważnie przestarzałej konstrukcji samoloty polskie zostały zniszczone na lotniskach, bądź wpadły w ręce nieprzyjaciela, nie odegrawszy w działaniach bojowych prawie żadnej roli, co przyczyniło się poważnie do tragicznej klęski.

W cztery lata po pogromie wrześniowym, 1 września 1943 r. ruszył na front sformowany na ziemi radzieckiej 1 pułk lotnictwa myśliwskiego „Warszawa", zalążek odrodzonych polskich sił lotniczych.

Ruszył, by pomścić klęskę wrześniową, by chwałą okryć polskie skrzydła.

Na chlubnym szlaku bojowym Odrodzonego Wojska Polskiego młode nasze lotnictwo wiernie towarzyszyło jednostkom lądowym. Na wszystkich pobojowiskach, gdzie odznaczył się żołnierz polski nie zabrakło i polskiego lotnika. W bitwie o Pragę i Warszawę, Wał Pomorski i Kołobrzeg, wreszcie w wielkiej bitwie o Berlin biorą udział polskie siły lotnicze. W walkach tych nasze samoloty zniszczyły setki samochodów, wagonów, dział, dziesiątki samolotów, czołgów, parowozów i składów, rozproszyły wiele jednostek nieprzyjaciela.

Niejednokrotnie otrzymywały nasze jednostki lotnicze podziękowanie w rozkazach Generalissimusa Stalina i moich.

Sławę bojową lotnictwa polskiego mnożył zaszczytny udział naszych lotników na wszystkich frontach walki z hitleryzmem.

Bo serce lotnika polskiego, gdziekolwiek on się znajdował, biło jednakową miłością do Ojczyzny i poświęceniem dla narodu.

Wśród walk z niemieckim najeźdźcą, równolegle z rozwojem całego Wojska Polskiego, rosły i krzepły polskie siły lotnicze.

Już na ziemi ojczystej, po przekroczeniu Bugu pułk rozrósł się w sławną 4 Pomorską Mieszaną Dywizję Lotniczą, a wreszcie powstała potężna armia lotnicza pod dowództwem gen. broni Połynina.

Szkoły, lotnicza i techniczno-lotnicza, szkolą dalej doskonałych specjalistów lotniczych. Dziś Polska rozporządza nowoczesnym sprzętem lotniczym, godnym Odrodzonego Wojska Polskiego.

Naród polski nigdy nie zapomni tej pomocy, jaką udzielił mu sojuszniczy Związek Radziecki i osobiście Generalissimus Stalin, wyposażając nasze lotnictwo we wspaniały sprzęt i znakomitych dowódców.

Dla uczczenia zasług odrodzonych sił lotniczych demokratycznej Polski

ROZKAZUJĘ:

1. Dzień 1 września obchodzić jako Święto Odrodzonego Lotnictwa Polskiego we wszystkich jednostkach wojsk lotniczych.[1])
2. Odznaczyć sztandary pułków 4 Pomorskiej Mieszanej Dywizji Lotniczej orderami:
   „Virtuti Militari" V klasy
   — 1 Pułk Lotnictwa Myśliwskiego
   — 2 Pułk Lotnictwa Szturmowego [2])
   — 3 Pułk Lotnictwa Szturmowego
3. Nadać 2 Dywizji Lotnictwa Szturmowego miano „Brandenburskiej" i odznaczyć ją Krzyżem Grunwaldu III klasy.

   Nadać 3 Dywizji Lotnictwa Myśliwskiego miano „Brandenburskiej" i odznaczyć ją Krzyżem Grunwaldu III klasy.
4. Generałów, oficerów, podoficerów i żołnierzy oddziałów lotniczych, którzy najbardziej odznaczyli się w walkach z Niemcami i wykazali się najlepszymi rezultatami w dziele utworzenia Sił Powietrznych WP przedstawić do odznaczenia orderami.
5. Dowódcy Sił Lotniczych Wojska Polskiego przeprowadzić dnia 2 września 1945 r. defiladę powietrzną z pokazem osiągnięć lotnictwa nad lotniskiem mokotowskim.

Chwała bohaterskim lotnikom poległym w walkach o wolność Ojczyzny!

Niech żyje Odrodzone Lotnictwo demokratycznej Polski!

ZASTĘPCA NACZELNEGO DOWÓDCY WP do spraw pol.-wych.
(—) Marian SPYCHALSKI
gen. dywizji

NACZELNY DOWÓDCA WP
(—) Michał ŻYMIERSKI
Marszałek Polski

SZEF SZTABU GŁÓWNEGO WP
(—) Władysław KORCZYC
gen. broni" [3])

W drugim z kolei numerze „Skrzydlatej Polski" (lipiec — sierpień) z 1945 roku, w artykule redakcyjnym na temat Święta Lotnictwa m.in. czytamy:

„Po raz pierwszy od chwili wygnania nienawistnych okupantów hitlerowskich świętujemy w wolnej Polsce Dzień Lotnictwa. Radością i dumą napełniają się w tej chwili nasze serca. Ojczyzna podnosi się z ruin, budujemy szczęśliwe życie dla całego narodu. Odrodzone Wojsko Polskie, walczące ramię przy ramieniu z bohaterską Armią Czerwoną, zwróciło Ojczyźnie odwieczne jej ziemie na Zachodzie.

Niech żyje lotnictwo Polski Demokratycznej

BILET № _____

Upoważniający do wstępu na lotnisko Mokotów 2. 9. 1945 r.

Cena 20 zł.

Wstęp dla dzieci do lat 9-ciu bezpłatny.

O godzinie 11.13 samolot Po-2 z 17 pułku łącznikowego, pilotowany przez kpt. **Krugłowa,** rozpoczął pokazy, wykonując wiązankę różnorodnych akrobacji. Od 11.20 do 11.25 trwał pokaz wyższego pilotażu w składzie klucza na samolotach Po-2. Następnie (od 11.25 do 11.30) widzowie z dreszczykiem emocji obserwowali niezwykłe akrobacje ppor. **Panina** na samolocie UT-2 (z 15 lotniczego pułku zapasowego). Potem nastąpił pokaz wyższego pilotażu trójki UT-2 (11.30—11.35).

Po lekkich samolotach szkolno-treningowych ukazały swą moc bombowce Pe-2 z 1 DLB. 9 samolotów Pe-2 lecąc kluczami zostaje wprowadzonych w nurkowanie z wysokości 3000 m na wyimaginowany cel, po czym są wyprowadzane kolejno trójkami na wysokości 1700 m. Następnie (około godz. 12.00) 9 samolotów Il-2 z 2 DLSz atakuje „cele" na małych wysokościach. W czasie 12.10—12.20 4 samoloty Jak-9 z 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej, pod dowództwem mjra **W. Gaszyna,** demonstrują sposoby osłony szturmowców, po czym wykonują zespołowy wyższy pilotaż.

Po tych „działaniach" następuje pokaz walki powietrznej przez 4 samoloty Jak-9 z 3 DLM. Zademonstrowany też został indywidualny wyższy pilotaż na samolocie Jak-9 przez ppor. **Anochina.**

Bardzo efektownie wyglądał skok spadochroniarzy wykonany podczas akrobacji samolotu UT-2, z odwróconego położenia.

Około godziny 12,45 z czterech samolotów transportowych Szcz-2 dokonany został grupowy skok spadochroniarzy. Biało-kremowe czasze spadochronów wyglądały na tle błękitnego nieba pięknie. Podczas tego pokazu spontanicznie zerwała się burza oklasków rozentuzjazmowanych warszawiaków. Ludzie dotychczas spokojnie patrzący na pokazy, runęli lawiną ku lądującym skoczkom. Każdy chciał zobaczyć ich z bliska i chociaż dotknąć niezwykłych przybyszów.

Jeszcze nastąpiło postawienie zasłony dymnej na małej wysokości przez trójkę Il-2 z 4 Mieszanej Dywizji Lotniczej i pokazy zakończył przelot 18 samolotów UT-2, które utworzyły dwie wielkie litery: **LP** — Lotnictwo Polskie. Znowu zerwała się burza długo nie milknących oklasków. Pokazy zakończono około godziny 13.00.

Parada powietrzna i pokazy lotnicze wypadły imponująco. Była to pierwsza w wyzwolonej Polsce próba demonstracji osiągnięć szkoleniowych i przygotowania bojowego personelu latającego. Stanowiły też one pewne podsumowanie dotychczasowego rozwoju polskiego lotnictwa i stopnia wyszkolenia jego personelu.

Pokazy i defiladę oceniły bardzo pochlebnie najwyższe władze wojskowe. 6 września 1945 r. Naczelne Dowództwo WP wydało w związku z tym następujący rozkaz, skierowany do lotników:

„ROZKAZ NR 202

do Wojsk Lotniczych

o defiladzie i pokazach lotniczych w dniu 2 września 1945 roku.

W myśl mojego rozkazu nr 189 z dnia 2.IX.1945 r. przeprowadzona zostanie nad lotniskiem Mokotów defilada i pokazy lotnicze eskadr lotnictwa wojskowego. Udział brało 200 szkolnych i bojowych samolotów.

Na pokazach i defiladzie obecny był Rząd Rzeczypospolitej, Dowództwo, korpus dyplomatyczny i tysiące ludności cywilnej.

Defilada i pokazy lotnicze były wykonane wzorowo.

Sprawność defilujących wywołała zachwyt wszystkich obecnych i świadczyła o całkowitym opanowaniu sprzętu przez lotników polskich.

Nie mniejszy zachwyt wywołały pokazy lotów bojowych i bojowego zastosowania lotnictwa, bombardowania, walki w powietrzu samolotów myśliwskich, wyrzucanie desantu powietrznego. Wszystko to wykonane było na wysokim poziomie sztuki lotniczej i dało pojęcie, jak groźną bronią jest lotnictwo zdolne do zadawania niszczących ciosów wrogowi.

Pokaz akrobacji i wyższego pilotażu świadczy również o mistrzowskim opanowaniu sztuki lotniczej przez naszych pilotów.

Podkreślam szczególnie dobrą organizację i kierownictwo defilady, które doskonale wyzyskało wszystkie możliwości zarówno eskadr, jak i pojedynczych samolotów.

Naród polski może być dumny ze swego lotnictwa.

Podkreślając duże osiągnięcia w organizacji i kierownictwie defilady:

1. Wyrażam uznanie wszystkim oficerom i żołnierzom biorącym udział w defiladzie i pokazach.
2. Za celujące wyszkolenie składu osobowego i wzorową organizację defilady oraz pokazów lotniczych wyrażam Dowódcy Wojsk Lotniczych, Generałowi Broni POŁYNINOWI i Szefowi Sztabu Wojsk Lotniczych, Generałowi Brygady TIELNOWOWI – podziękowanie.

Z-CA NACZELNEGO DOWÓDCY do spraw pol.-wych. (–) SPYCHALSKI gen. dyw.

W/Z. NACZELNEGO DOWÓDCY (–) KORCZYC gen. broni"[5])

Pierwsze pokazy lotnicze w wyzwolonym kraju dobitnie wykazały, że Polska Ludowa może w razie potrzeby liczyć na swych lotników, którzy wzorowo opanowali swoje rzemiosło i są w stanie należycie wypełnić każde stawiane im zadanie.

CZESŁAW KRZEMIŃSKI

---

1) Począwszy od 1950 roku dzień 23 sierpnia obchodzony jest jako święto lotnictwa polskiego.

2) Podczas wojny nosił on nazwę 2 pułku nocnych bombowców „Kraków".

3) Centralne Archiwum Wojskowe, sygnatura akt: III-263, t. 24, k. 2.

4) „Skrzydlata Polska" nr 2–3/1945, s. 3.

5) Centralne Archiwum Wojskowe, sygnatura akt: III-263, t. 24, k. 100.

UROCZYSTOŚCI NA LOTNISKU MOKOTÓW

w Dniu Lotnictwa zaczynają się od powitania członków KRN, Rządu i uczestników uroczystości przez grupę skoczków spadochronowych oraz rozpowszechnienia ulotek, wyrzuconych z samolotów.

CZĘŚĆ I-sza.

Lot jednostek bojowych na samolotach różnych typów w szyku bojowym nad lotniskiem.

NA SAMOLOTACH SZKOLNYCH:

Indywidualne wykonanie figur wyższego pilotażu (pętla śmierci, przewroty, wiraże, korkociąg).

Grupowy wyższy pilotaż w składzie trzech samolotów (pętla śmierci w szyku „front", przewroty i t. p.).

Indywidualny wyższy pilotaż na szkolno-treningowym samolocie (pętle, przewroty i t. p.).

Wyższy pilotaż w szyku, składającym się z trzech szkolno-treningowych samolotów (pętla śmierci, beczki i inne figury).

NA SAMOLOTACH BOJOWYCH:

Pozorowanie bombardowania z lotu pikującego z wysokości 3000 metrów w składzie 9 samolotów.

Rzucanie do celu przez samoloty szturmowe pod ochroną myśliwców.

Bój powietrzny dwu par myśliwców.

Figura wyższego pilotażu na samolotach myśliwskich.

Indywidualne i grupowe skoki przy pomocy spadochronów.

CZĘŚĆ II-ga.

a) Przegląd samolotów, biorących udział w uroczystości, z szczególnym uwzględnieniem ich uzbrojenia.

b) Mecz piłki nożnej z udziałem jednostek i szkół lotnictwa Wojska Polskiego.

Porządek uroczystości i komentarze będą zapowiadane przez speakera radiowego.

KOMISJA ORG. D-TWA WOJSK LOTN. WOJSKA POLSKIEGO

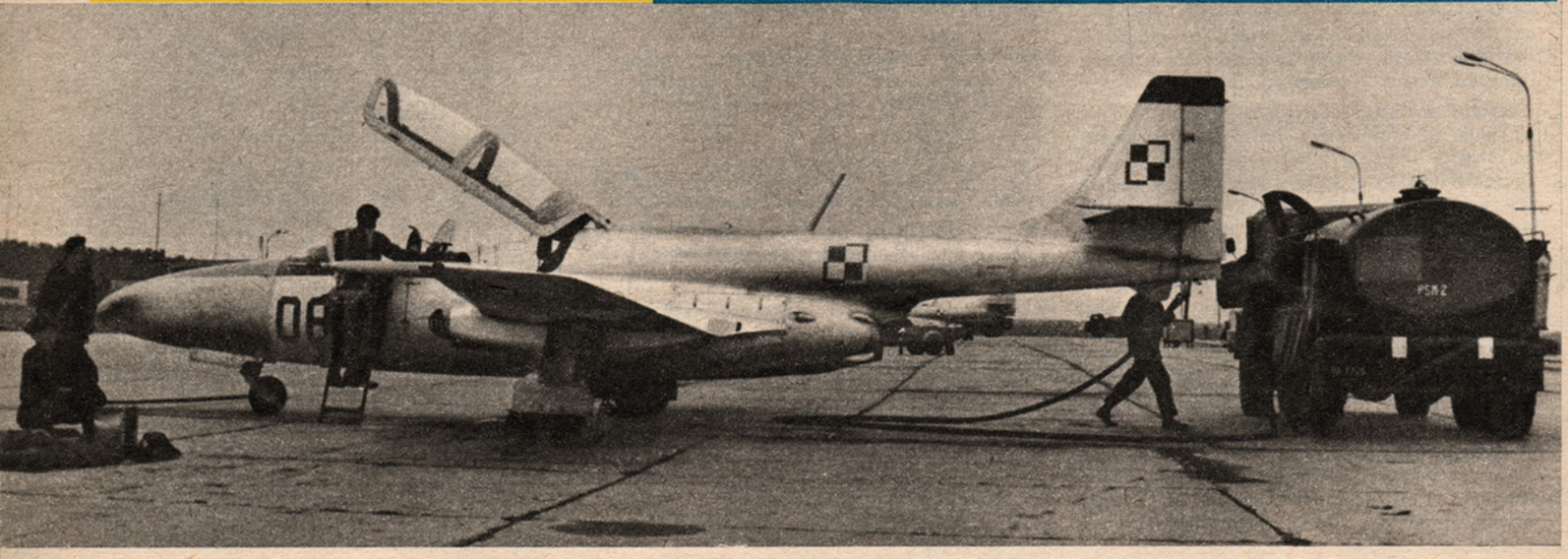
Pierwsze „Iskry" kołują na start.

raczkowanie

Ppor. pil. Andrzej Łącki i st. kpr. pchor. Wojciech Kozíński przed startem do lotu kontrolnego.

„Patrz, płomień!"

Gotowe! Cysterna może odjechać. Podchorąży już czeka.



Lotnisko dęblińskiej Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej. Od wczesnych godzin rannych na stoisku „Iskier" ruch. Rozpoczynają się loty z podchorążymi. Po blisko dwóch miesiącach uwijania się po kręgu nad lotniskiem, pierwsi podchorążowie startują samodzielnie.

Obserwuję twarze instruktorów. Wywodzą się oni z dwóch jakby lotniczych pokoleń. Majorzy i podporucznicy. Doświadczeni, z piętnasto a nawet dwudziestoletnim stażem pracy instruktorskiej i młodzi, od dwóch czy trzech lat pracujący z podchorążymi. Brak prawie pilotów, którzy kończyli szkołę w latach sześćdziesiątych.

Na twarzach instruktorów, jak na loty samodzielne podchorążych, wielki spokój. Dla wielu podchorążych odrzutowa „Iskra" jest w ogóle pierwszym samolotem szkolnym. To duży stopień trudności — zarówno skomplikowana technika jak i znaczna prędkość startu i lądowania są dla niektórych młodych uczniów źródłem sporych kłopotów. I nie ma się czemu dziwić, bo przecież lądowanie przy prędkości blisko dwustu kilometrów na godzinę na stosunkowo lekkim samolocie, to spora sztuka. A tu ma się w książce lotów wpisane ledwie kilkanaście godzin...

Rozmawiam z ppłk dypl. pil. **Kazimierzem Chojnackim,** który rozpoczął naukę w OSL w 1954 roku i poza okresem studiów w Akademii Sztabu Generalnego cały czas lotniczej służby spędził w szkole.

— Kilka lat praktyki w lotach z podchorążymi na „Iskrach" dało nam podstawy do przemyśleń i zmian programu szkolenia. Młody chłopak, który bardzo chce latać, czasem nie jest w stanie w kilku godzinach lotu dojść do takiej umiejętności w pilotowaniu, jaka gwarantuje dobry i bezpieczny samodzielny lot. To bardzo poważna sprawa — w grę wchodzi bezpieczeństwo człowieka i całość samolotu, który przecież niemało kosztuje. Opłacało się zwiększyć ilość lotów kontrolnych przed samodzielnym wylotem ucznia — jest to dla nas pracochłonne, kłopotliwe nawet, ale... dajemy do dalszego szkolenia w powietrzu lepiej przygotowanego podchorążego.

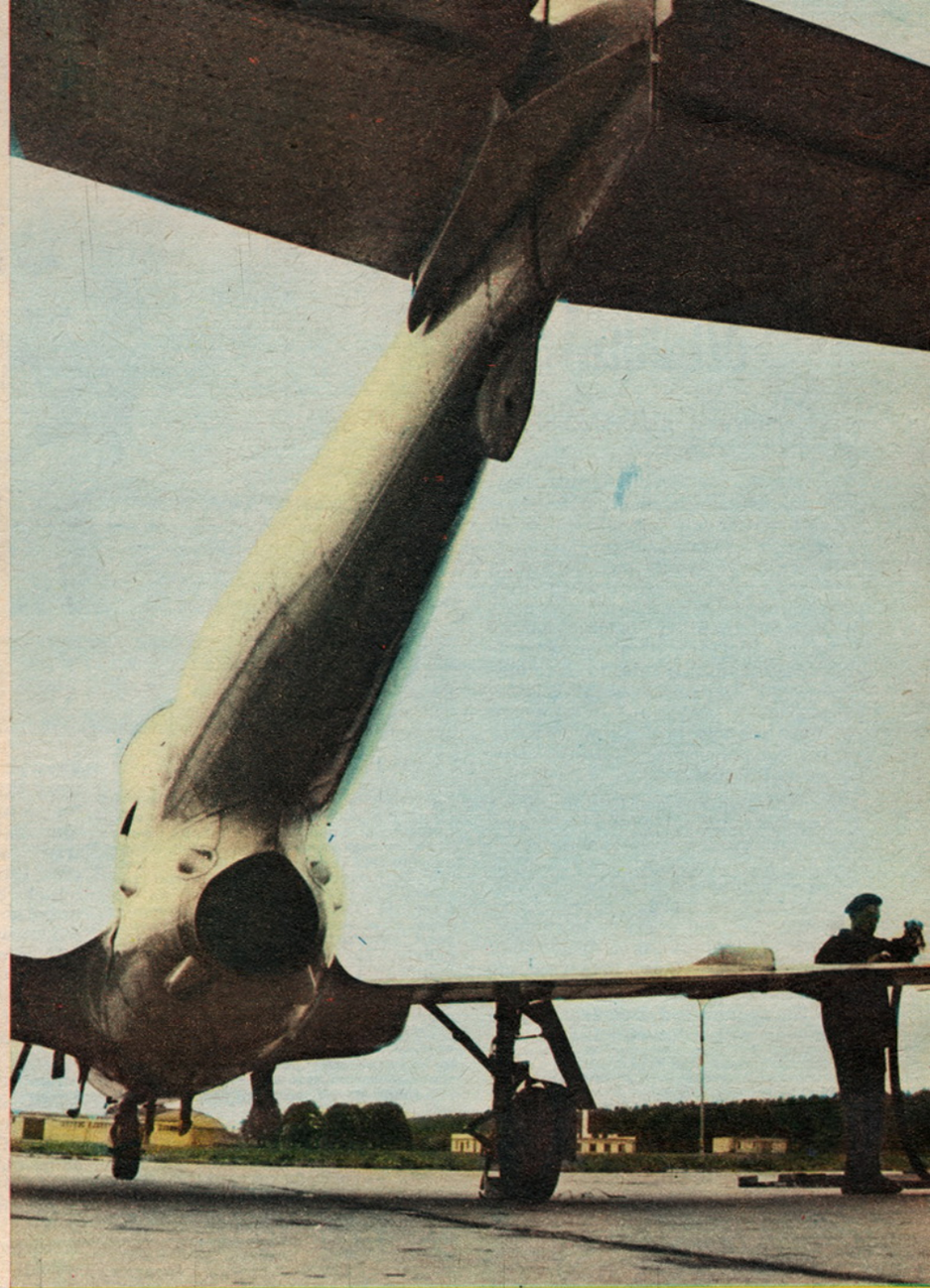
Patrzę na podchorążych. Dwadzieścia, dwadzieścia jeden lat życia. Dwa lata w szkole. Zaglądam do kabin samolotów. „Iskra", co tu mówić, choć to nie bojowy, naddźwiękowy samolot odrzutowy, ale jednak poważny już i skomplikowany. Wspominam jak było kiedyś, gdy szkolenie podstawowe odbywało się na samolotach Po-2, UT-2 czy nawet Jak-18. Różnica między tamtymi samolotami a „Iskrą" ogromna. Ale... ci podchorążowie są znacznie lepiej przygotowani teoretycznie do lotów od tamtych, mają wspaniale wyposażone sale do nauki lotów, kabiny treningowe, moc doskonale opracowanych pomocy naukowych. I mają więcej lotów niż tamci, przed kilkunastu laty. Wzrósł więc stopień trudności? Zgoda. Ale też łatwiej go pokonać. I to także jest niezaprzeczalne.

Dwa razy prawie więcej lotów z instruktorem niż przed kilku jeszcze laty. Dwa razy więc większa szansa wziąć pierwszą lotniczą przeszkodę, przejść do lotów na Lim-ach. Oczywiście, nigdy pewnie nie dojdzie się w szkolnictwie lotniczym do sytuacji, że program lotów ukończy sto procent rozpoczynających — zbyt wiele przyczyn składa się na powstawanie odsiewu. Ale obecnie, po korekcie programu szkolenia w powietrzu, kończy go zacznie więcej podchorążych, niż poprzednio.

Dla lotnictwa liczy się bardzo każdy wyszkolony pilot. Ale też ani na chwilę — w pościgu za ilością wyszkolonych — nie traci się z oczu pojedynczego ucznia. Troska... zrobić wszystko, by nie zamykać przed podchorążym dalszej drogi na niebo, ale też czujnie eliminować słabych, którzy nie rokują nadziei na opanowanie pilotażu w sposób co najmniej dobry. Eliminować... jakże to trudne i przykre zadanie! Wszyscy latający na „Iskrach" — począwszy od podpułkownika **Chojnackiego** a skończywszy na podporuczniku **Karpowiczu** szkolą ucznia tak długo, jak to jest możliwe i celowe. Bardzo trudno powiedzieć młodemu człowiekowi „nie". A przecież czasem trzeba. To po prostu sprawa dyspozycji ludzkich i żadne, najlepsze programy czy najlepsze chęci nic tu nie pomogą.

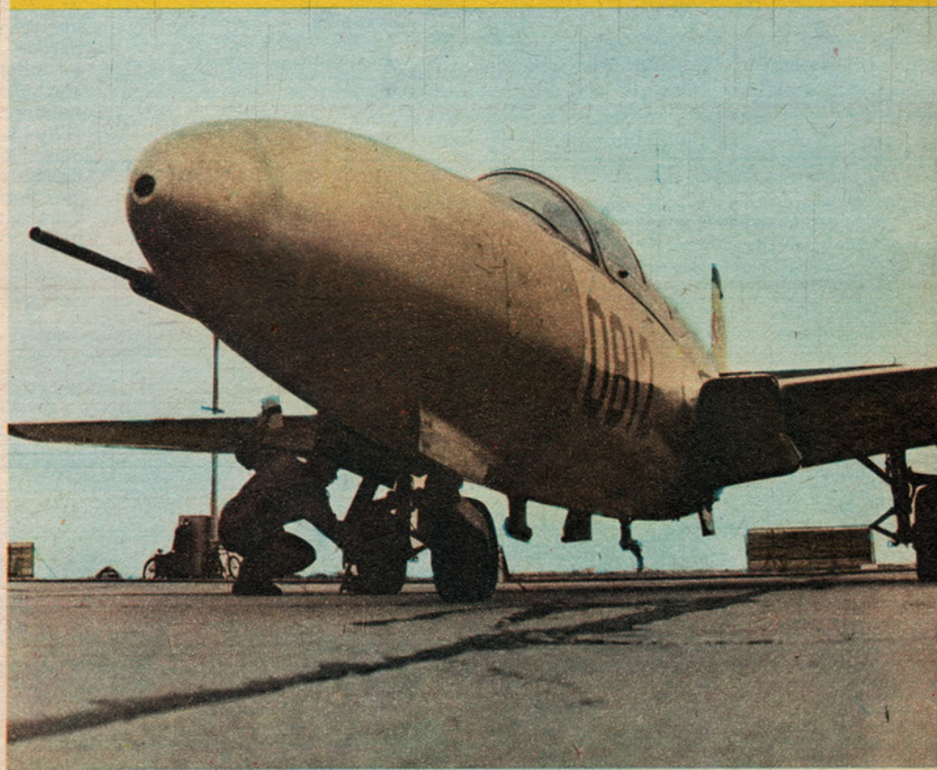
Większość młodych ludzi dobrze lata, ma już za sobą pierwsze loty samodzielne i coraz więcej podchorążych rozpoczyna loty na naukę prostego pilotażu w strefie. Raczkowanie to jeszcze — fakt. Ale za rok, za dwa, na Lim-ach czy Mig-ach... Najważniejsze, że już lata się samemu. Reszta przyjdzie później — dziś po południu, jutro, za tydzień. Bo z każdym tygodniem lata się pewniej. I radośniej.

Tekst i zdjęcia: BOGDAN BARTNIKOWSKI



Tankowanie „Iskry".

Wyjąć podstawki spod kół!



RAJDOWYM SZLAKIEM

W PUŁKU „KRAKÓW"

HENRYK KUCHARSKI

Widok to był niecodzienny. Obok lśniących srebrem w słońcu potężnych choć smukłych nowoczesnych samolotów bojowych, wyciągnęły się w szereg niepozorne w tym towarzystwie kolorowe „Wilgi" i „Gawrony". Był to znak, że dziennikarze i piloci sportowi z całego kraju — uczestnicy XIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów przylecieli do 2 pułku lotnictwa myśliwskiego „Kraków", który był gospodarzem ostatniego etapu tej imprezy.

W słynnym, okrytym sławą bojową pułku, wśród oficerów i żołnierzy, kontynuujących chlubne tradycje swych poprzedników z czasów wojny, czuliśmy się bardzo dobrze. Mieliśmy też sporo czasu by zapoznać się nie tylko z tradycjami pułku, ale także przyjrzeć się jego współczesności.

Zaczynamy od zwiedzania pułkowej sali tradycji. Liczne dokumenty pozwalają nam bardziej obrazowo przypomnieć sobie niektóre fakty z historii pułku.

Kpt. pil. J. Cembrzyński (powyżej): latać szybko i wysoko.

Błyskawiczna dezaktywacja samolotu MiG-21 (poniżej).

Zdjęcia: B. Koszewski

OD WISŁY DO ŁABY

Formowanie drugiej z kolei po 1 plm „Warszawa" jednostki ludowego Lotnictwa Polskiego, 2 pułku nocnych bombowców „Kraków", rozpoczęło się 1 kwietnia 1944 r., również w Grigoriewskoje na ziemi radzieckiej. Już w nocy z 11 na 12 września 1944 r. pułkowe samoloty Po-2 z biało-czerwonymi szachownicami, startując z Woli Rowskiej, odbyły chrzest bojowy, zrzucając ładunek 7 ton bomb na pozycje wojsk hitlerowskich w rejonie Nowego Bródna. Następnej nocy pułk pospieszył na pomoc powstańcom Warszawy, zrzucając na teren Górnego Czerniakowa 87 worków żywności oraz 125 pistoletów maszynowych, 400 granatów, 15 granatników i ponad 350 000 różnego rodzaju naboi.

Walcząc w rejonie Warszawy, na Pomorzu i w operacji berlińskiej, 2 pnb „Kraków" przyczynił się wydatnie do powodzenia 1 armii Wojska Polskiego. Wszędzie tam, gdzie stawiające opór wojska nieprzyjaciela nie zostały rozbite w ciągu dnia, wkraczali do szturmu w ciemnościach nocy lotnicy „Krakowa". W sumie załogi 2 pułku nocnych bombowców wykonały 2077 lotów bojowych, w czasie których zniszczyli 70 moździerzy, 174 samochody, 11 wagonów, 321 budynków i około 50 baterii artyleryjskich oraz zadali nieprzyjacielowi liczne straty w taborze i sile żywej. Ostatni lot bojowy pułku wykonany został w rejonie Havelbergu w pobliżu Łaby, w nocy z 2 na 3 maja 1945 r.

Wysoko oceniono zasługi bojowe 2 pnb „Kraków", dekorując jego sztandar Krzyżem Orderu Virtuti Militari V klasy. Żołnierzy pułku wyróżniono natomiast ponad 220 odznaczeniami bojowymi.

OD PO-2 DO MIG-ÓW-21

Chyląc głowy przed tradycją, zapoznajemy się z kolei ze współczesnością pułku. Z licznych sal wykładowych, gabinetów metodycznych i pomocy naukowych imponuje przede wszystkim uniwersalny symulator lotu. Odtworzyć można na nim każdą sytuację w powietrzu, jaka zaistnieć może podczas lotu na najnowszych samolotach bojowych. To precyzyjne urządzenie jest nieocenioną pomocą w szkoleniu i doskonaleniu pilotów pułku.

Na płycie lotniskowej czeka nas miła niespodzianka. Oto pułk urządził specjalnie dla nas, uczestników rajdu, wystawę sprzętu bojowego. Z zaciekawieniem oglądamy samoloty MiG-17 i MiG-21 oraz ich wersje dwuosobowe, szkolne — UtMiG-17 i UtMiG-21. Ponadto uzbrojenie samolotów łącznie z rakietami, fotel wyrzucany i ubiór pilota, spadochrony hamujące samolotów i ratownicze załogi itp. Wreszcie — specjalistyczny sprzęt pomocniczy. Oglądamy też liczne i przemyślne przyrządy rozpoznania skażeń, jakie spotkać można na współczesnym polu walki. Wszystko możemy obejrzeć bardzo dokładnie, wszystkiego dotknąć, o wszystko zapytać. Dzięki fachowym i bardzo życzliwym przewodnikom — pilotom i przedstawicielom służby technicznej pułku — dowiadujemy się bardzo wiele.

Piękną wystawę sprzętu bojowego 2 plm „Kraków" kończy pokaz dezaktywacji „skażonego" samolotu MiG-21. Dzięki prostym, ale niezawodnym urządzeniom, dezaktywacja odbywa się błyskawicznie i możliwa jest w każdych warunkach.

Wspólne zdjęcie przed ustawionym na cokole historycznym „kukuruźnikiem", na którym latały ongiś załogi 2 pnb „Kraków", skłania do refleksji o bohaterskich czasach wojny i olbrzymim postępie lotnictwa w czasie ostatniego trzydziestolecia.

Po-2 i naddźwiękowy MiG-21...

SPECJALNOŚĆ: „AUTOSTRADY"

Podczas naszego pobytu w gościnnym pułku przewidziano także czas na dziennikarskie spotkania i rozmowy. Naddźwiękowe Migi, kierowane wprawnymi rękami, lądują precyzyjnie w miejscu zdawałoby się niezbyt odpowiednim dla takiego samolotu. O kunszcie pilotów „Krakowa", wykazywanym podczas takich lądowań, wypowiadali się w najwyższych słowach uznania wybitni specjaliści i dowódcy. Wśród nich szef sztabu Zjednoczonych Sił Zbrojnych Państw Członków Układu Warszawskiego gen. armii **Siergiej Sztemienko**, który oglądając lądowania MiG-ów na autostradzie w roku ubiegłym, nie mógł się wręcz nachwalić pilotów pułku „Kraków".

Miałem okazję oglądać taki pokaz. Pamiętam jak dziś:

— „Sokół", „Sokół"... tu „Wisła"... za trzy minuty u ciebie...

Za trzy minuty lecąca w szyku czwórka MiG-ów melduje się na niewielkiej wysokości nad SSD.

— „Pierwszy", do lądowania...

DOKOŃCZENIE NA STR. 10

ADELA DANKOWSKA

DOKOŃCZENIE Z POPRZEDNIEGO NUMERU

3 REKORDOWE dni

W Szczecinie zameldowałam się o godzinie 11.30 na wysokości 950 m. Warunki były bardzo słabe, pełne zachmurzenie typu SCu o podstawie 1200 m, pogorszenie widzialności. Na szczęście na drugim boku miałam tylny wiatr, dzięki któremu mimo 1—1,5 m/s wznoszeń leciało się nie najgorzej. Nad Stargardem 40 km za I punktem zwrotnym zaczęło się poprawiać. Pełne dotąd pokrycie zmalało do 6/8 Cu, wznoszenia wzrosły do 2,5 m/s. Od Szczecina do Ińska — 65 km leciałam 45 minut — bardzo wolno. Na szczęście warunki zdecydowanie zaczęły się poprawiać, podstawa podniosła się do 1600 m, a zachmurzenie zmalało do 4/8 Cu. Wykręcałam się już tylko w 3-metrowych wznoszeniach. Nad Szczecinkiem w 4-metrowym kominie osiągnęłam 1600 m na skraju wielce obiecującego szlaku. W locie prostym przeleciałam 50 km.

Nowy kłopot — Bory Tucholskie, po których sobie tyle obiecywałam, zakitowane. Musiałam lecieć południowym ich skrajem, gdzie tworzyły się jeszcze pojedyńcze Cu, dające wznoszenia od 2 do 2,5 m/s. Nad pięknie położonym na wysokiej skarpie nad Wisłą malowniczym miasteczkiem Nowe złapałam 3 metry. Spotkałam w tym kominie Janusza Centkę, który z powodu słabych warunków zrezygnował po zameldowaniu się na I punkcie zwrotnym trójkąta 1030 km z dalszego lotu. Wykręciliśmy 1600 m, z tego dolot do II punktu zwrotnego w Bądkach kontrolowanego przez komisarzy z Lisich Kątów.

Po zameldowaniu się nad lasem kwidzyńskim wykręciłam w 4-metrowym kominie 1600 m. Przede mną kit zupełny. Nie ma szans na dolecenie do widocznych daleko na horyzoncie, gdzieś w rejonie Koronowa, cumulusów i słońca. Miałam za małą wysokość, aby tam dolecieć. Cofnęłam się 10 km na skraj Borów Tucholskich, pod jedyny w najbliższym sąsiedztwie świeżo tworzący się Cu. Nie zawiodłam się, na 600 m złapałam 4 m/s, dokręciłam 1900 m — maksymalna wysokość dnia. Janusz spadł na 300 m, długo się męczył i został za mną.

Wykonałam długi przeskok w kompletnym „maśle" szybowiec ani drgnął. Dopiero na 600 m, na czystym już niebie, w dwóch metrach dokręciłam do 800 m. Doskok do tworzącego się z przodu pięknego Cu. W 3—4 m/s szybko znalazłam się na wysokości 1900 m — kolejny przeskok, ponownie 3 metry na 600, dokręciłam w nim 1900 m. Do Leszna pozostało mi 155 km, przede mną pełne zachmurzenie, z którego miejscami widać przelotny opad śniegu i deszczu. Jest już 16.30. W normalnych warunkach nie byłoby żadnych kłopotów, czasu by starczyło, a dzisiaj... Pod zwartym kitem wykręcałam się już tylko w 1-metrowych wznoszeniach. Przed Wągrowcem spotkałam się z wracającymi z Lisich Kątów Irkiem Dobczyńskim na „Orionie" i pozostałymi pilotami.

Wkrótce ich zostawiłam, byli bez szans osiągnięcia celu. Do Poznania doleciałam na wysokości 1100 m, wykorzystując po drodze każde wznoszenie — bo tylko wyżej można było jeszcze coś złapać — o godz. 17.50. Na południowym skraju miasta dokręciłam na termice przemysłowej w 0,5 metrowym kominie 1400 m. Skończyło się, do przodu!

Brak wysokości na dolot do Leszna. Jedyną nadzieją Stęszew, gdzie wykręcając się pod zwartym kitem nad lasami i skrajem jeziora spostrzegłam jeszcze rozlane strzępki frakto-cumulusa.

Od Poznania leciałam już bez wody.

Byłam pełna napięcia, wreszcie jest cały metr — ten metr wznoszenia na 900 metrach może mnie uratować. Czy zapewni mi w nim niezbędną wysokość dla osiągnięcia Leszna? Potrzebuję bez zapasu 1700 metrów. Czy je zdobędę? Trwało to długo, ale tego nie odczuwałam, ożywiała mnie nadzieja osiągnięcia celu. Skończyło się na 1800 metrach. Mam 100 metrów zapasu i jeżeli nic nieprzewidzianego nie nastąpi — dolecę!

Nastąpiło. Przez radio dowiedziałam się, że w Lesznie wieje opętańczo południowy wiatr — dla mnie czołowy, w porywach do 9 m/s. Janusz i Irek Dobczyński wylądowali w Kobylnicy. Niestety, nic na to nie poradzę! Musiałam bardzo pilnować łatwej nawigacyjnie do Leszna trasy gdyż widzialność była bardzo ograniczona, a każdy dodatkowy kilometr zmniejszał i tak małe już szanse osiągnięcia celu.

ADELA DANKOWSKA: Byłam nieludzko zmęczona, ale szczęśliwa.

Nad Kościanem utrzymałam założoną wysokość dolotową, mało — wygospodarowałam 150-metrowy zapas. Pocieszono mnie przez radio, że w Lesznie wiatr nie jest stały lecz pulsuje — mam więc dalej szansę. Nagle, pewno dla równowagi, aby mi nie było za dobrze, wpadłam w 2,5-metrowe duszenie. Błyskawicznie straciłam cały zapas wysokości i aby utrzymać względny spokój, nie pukałam w wysokościomierz, który nieubłaganie sygnalizował zbliżającą się ziemię. Do domu już niedaleko, 20 kilometrów, ale wysokość! Lepiej o niej nie mówić! To był najbardziej wyczerpujący etap lotu, a minęła już 10 godzina lotu. Ostatnie 10 km leciałam od pola do pola, idealnie zgrywając prędkość z wariometrem.

Przede mną ostatnia przeszkoda, zadrzewiona szosa Leszno — Święciechowa. Czy uda mi się ją przeskoczyć? Do końca nie byłam tego pewna. Do szosy dolatywałam znad cieplarni, nad którą opadanie zmniejszyło się do zera i muskając „Jantarem" wierzchołki drzew przeleciałam szosę! Jestem w domu!! Podwozie otworzyłam na skraju lotniska i nie dotykając hamulców wylądowałam po przeleceniu kilkudziesięciu metrów.

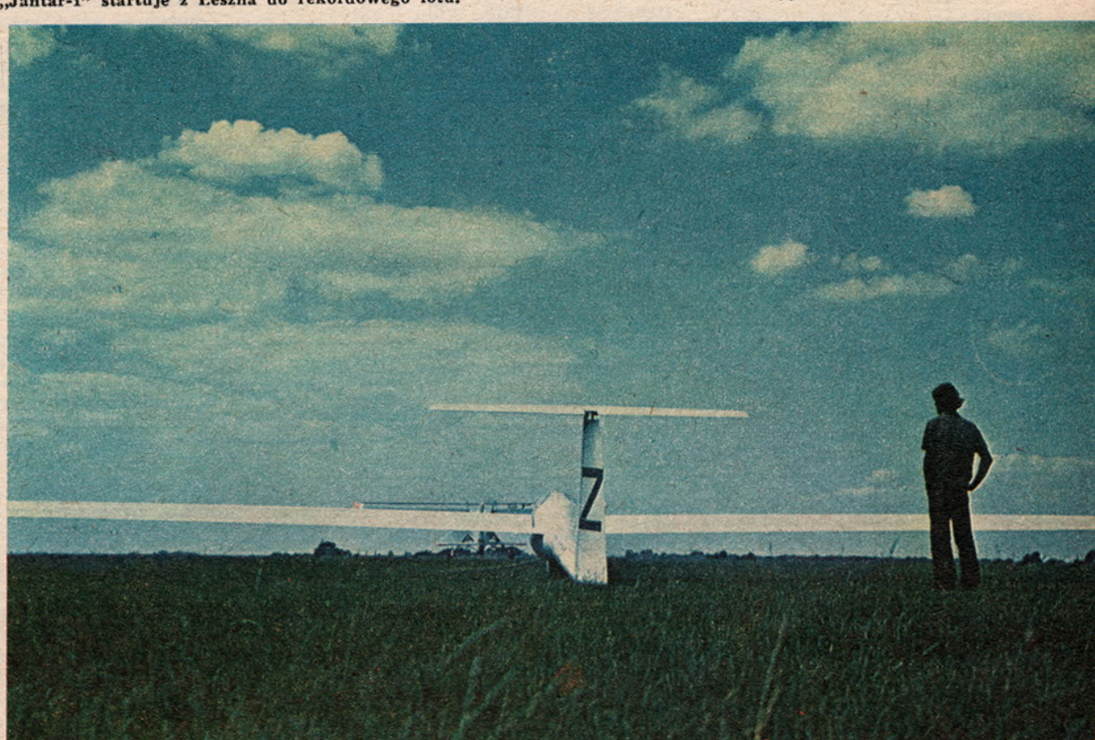
Byłam nieludzko zmęczona, ale szczęśliwa. Lot trwał 10 godzin i 35 minut.

Witający mnie kwiatami i szampanem koledzy, współpracownicy, a szczególnie Jacek i Dorotka — byli zdumieni, że widzą łzy w moich oczach. Jacek nawet wykrzyknął ze zdziwieniem: — Mama, ty płaczesz! To był wspaniały dzień, mam olbrzymią satysfakcję, że nie poddałam się trudnym i skomplikowanym warunkom.

Następne dni nie były zbyt ciekawe. Dopiero 5 czerwca już od rana mieliśmy dobrą pogodę która jednak obejmowała tylko zachodnią część Polski, a silny wiatr ograniczał zadanie lotu. Podjęłam udaną próbę atakowania rekordu na trasie trójkąta 105 km na szybowcu „Halny", z pasażerką Grażyną Dobczyńską. W tym locie ustanowiłam nowy rekord Polski, osiągając prędkość 96 km/h.

Tak minęły trzy piękne dni, których efektem były dwa rekordy świata i 5 rekordów Polski.

Zdjęcia: H. Kucharski



„Jantar-1" startuje z Leszna do rekordowego lotu.

W PUŁKU „KRAKÓW"

DOKOŃCZENIE ZE STR. 8

Jeden z czwórki samolotów kładzie się w zakręt i szerokim łukiem zachodzi do lądowania na autostradzie. Będąc na przeciwległej prostej zgłasza jeszcze wypuszczenie podwozia, potem wykonuje ostatni zakręt i pozostaje mu już „tylko" wylądować. Łatwo jednak powiedzieć. Wiadomo, że lądowanie jest jednym z najtrudniejszych elementów latania w ogóle. Pół biedy, jeśli pilot szybkiego samolotu bojowego ma wylądować na długim i przede wszystkim SZEROKIM pasie lotniskowej drogi startowej, usytuowanej na wolnej przestrzeni, bez żadnych przeszkód, nie mówiąc już o wspomaganiu doskonałymi pomocami radiolokacyjnymi. A tu — cieniutka nitka autostrady, wśród krzaków i drzew. Inne przyzwyczajenia, inne, ostrożniejsze planowanie do lądowania i świadomość konieczności idealnego przyziemienia wzdłuż środka zaimprowizowanego lądowiska. Każdy błąd, każda minimalna nawet odchyłka może kosztować bardzo wiele.

Niezbędny jest tu kunszt pilota, do którego dochodzi się poprzez wytrwałą pracę i talent. I nerwy są potrzebne, jak ze stali. Po to by przełamać niejedną barierę psychiczną przed niezwykłym i początkowo groźnym lądowaniem. Trzeba się koniecznie przyzwyczaić i wewnętrznie przekonać, że niezwykłe może być zwykłym. I odwaga jest potrzebna, i wiara w siebie...

— „Pierwszy" na prostej...

— Pas wolny, lądować zezwalam... Mały punkcik na niebie zbliża się coraz większy do ziemi, z zadartym nosem do autostrady, do jej wąskiego środka. A kiedy jest już zupełnie wielki, z niebieskim dymkiem kół łapie z dużą prędkością, idealnie pod siebie, białą namalowaną kreskę na środku autostradowej nitki. Może tylko szybciej niż zwykle stalowy ptak opuszcza swój potężny nos. Pilot pewniejszy zawsze w powietrzu niż na ziemi, chce zapewne szybciej widzieć drogę swojego precyzyjnego dobiegu.

ŻYCIORYS PILOTA

I oto rozmawiam z kpt. pil. 1 klasy **Jackiem Cembrzyńskim**, dowódcą eskadry specjalizującej się w „autostradach". Rocznik 1937. Wychowanek Aeroklubu Warszawskiego i byłej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Radomiu. W pułku „Kraków" od 1961 r. Rósł z pułkiem. Posiada najwyższe uprawnienia pilotażowe. Bardzo dobry pilot i dowódca. Działacz partyjny. Żonaty, ma 9-letniego syna. Rozpoczyna studia zaoczne w Akademii Sztabu Generalnego. W chwilach wolnych uprawia żeglarstwo — jest sternikiem jachtowym. Rozmiłowany w książkach, posiada dużą bibliotekę domową.

Jaka jest służba w wojsku, kolektyw żołnierski, obowiązki, radości i satysfakcje? Służba w lotnictwie wojskowym jest niełatwa. Dużo jest się poza domem. Trzeba mieć wiele samozaparcia. Ale przecież on sam i większość kolegów z jego rocznika służy w lotnictwie. Człowiek przyzwyczaja się do zawodu. Zwłaszcza jeśli wybrał go sobie, z własnej woli. Bardzo chciał zostać pilotem. Chciał latać — szybko i wysoko. Tak jak teraz to robi.

Koledzy i przyjaciele — czy mogą być lepsi jak z własnej eskadry i własnego pułku? Razem ćwiczą, wykonują najtrudniejsze zadania, zbierają laury. Bezbłędne opanowanie startów i lądowań na autostradach, udane sprawdziany ogniowe, rekordowe „podniesienie" jednostki w ciągu kilku minut, oceny bardzo dobre z ćwiczeń, jak ta z ubiegłego roku, w ramach Układu Warszawskiego to powody, do pełnej satysfakcji. I wreszcie świadomość odpowiedzialności dyżurów bojowych, jako podstawowego zadania pułku, chroniącego północno-zachodnich rubieży naszej Ojczyzny.

Obecnym dowódcą jednego z najlepszych w Wojskach Lotniczych 2 plm „Kraków" jest ppłk dypl. pil. I klasy **Roman Rycielski.** Skromny w wypowiedziach o sobie, chętnie jednak mówi o kolektywie żołnierskim pułku, o najlepszych pododdziałach i ich ludziach. Taki chociażby dowódca eskadry szkolnej, mjr pil. **Mieczysław Lewczuk.** Znakomity pilot, instruktor, przełożony i przyjaciel młodych pilotów, którzy pod jego okiem poznają tajniki latania na najnowocześniejszym sprzęcie. To w jego eskadrze przeszkolił się niedawno na samolocie MiG-21, m.in. ppor. inż. pil. **Tadeusz Skarżyński,** krewny sławnego zdobywcy Atlantyku, **Stanisława Skarżyńskiego.**

Piloci pułku, to w ocenie jego dowódcy — ludzie wspaniali, oddani Ojczyźnie, na których można polegać w każdej sytuacji; to wykwalifikowani specjaliści, doskonale umiejący posługiwać się nowoczesnym sprzętem. Ale na podobną ocenę zasługują także przedstawiciele innych służb pułku. Personel techniczny nie liczy się z czasem, a zaangażowanie w pracę wiąże się z autentycznym umiłowaniem zawodu. To samo można powiedzieć o specjalistach radiolokacji, uzbrojenia, radiotechniki, łączności, dowodzenia lotami zaopatrzenia itp. Lista zasługujących na wyróżnienie byłaby długa. Wymienimy tylko niektórych: kpt. **Rosiński,** kpt. **Bednarz,** kpt. **Wołek,** kpt. **Nikitorowicz,** kpt. **Petrykowski,** sierż. **Pietrzak,** sierż. **Kryk,** sierż. **Strzelczyk,** st. szer. **Wojciechowski,** st. szer. **Żydziak** i wielu innych.

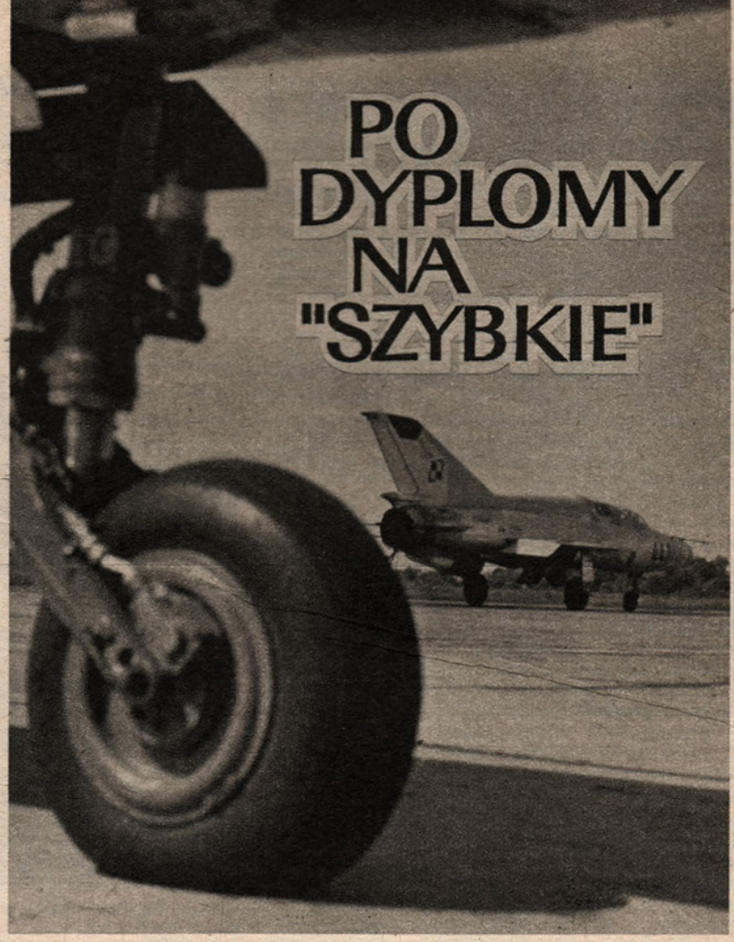
Oprócz swej odpowiedzialnej służby, 2 plm „Kraków" żyje także sprawami społeczeństwa ziemi goleniowskiej i szczecińskiej, gdzie pułk stacjonuje. Żołnierze pułku pomagają w żniwach i zbiorze ziemiopłodów, spieszą z pomocą w klęskach żywiołowych, świadczą na rzecz swojego miasta, notują zasługi w systematycznym krwiodawstwie itp. Ścisłe związki łączą ich z Krakowem, w tym Nową Hutą.

Oddani, ofiarni, dzielni — tacy są w lapidarnym skrócie żołnierze 2 plm „Kraków".

*

Czas żegnać się z gościnnymi lotnikami. Wizyta w 2 plm „Kraków" pozostanie na długo w pamięci uczestników XIII Rajdu Samolotowego Dziennikarzy i Pilotów.

HENRYK KUCHARSKI



PO DYPLOMY NA "SZYBKIE"

Niecodzienna to szkoła. Bez prawnego statusu, jej słuchacz nie obowiązuje noszenie emblematów. Kursanci z tytułami inżynierów pilotów, w stopniach młodszych oficerów, lecz już nie nowicjusze.

...Bojowe lotnisko jednostki Wojsk Obrony Powietrznej Kraju spełnia funkcję lotniczej akademii. Słuchaczami są młodzi piloci, niedawni absolwenci dęblińskiej „Szkoły Orląt", w powietrzu jeszcze nie całkiem opierzeni. Poza sobą mają staż za sterami samolotów poddźwiękowych. Teraz zdobywają wyższy stopień lotniczej wiedzy. Po przeszkoleniu czekają ich wizy na „szybkie" — Migi-21.

Jeszcze w podchorążackich mundurach śniły im się loty na tych samolotach. To były najskrytsze marzenia każdego z nich. Teraz pokonują ostatnie progi i bariery. Zapoznają się z urządzeniami samolotu, sztuką wyższego pilotażu, odbywają loty na różnych pułapach, w trudnych warunkach meteorologicznych.

Loty z instruktorami poprzedzają najważniejszy szczebel — pilotaż samodzielny.

Migi-21 należą do maszyn o niezwykle czułych urządzeniach. Pozwalają osiągać zawrotne szybkości, dochodzące do dwukrotnej prędkości dźwięku. Duże wibracje, gwałtowne przemieszczenia obrazów, dekompresja — oto z czym spotykają się kandydaci na „szybkie".

W szkoleniu nie ma nic z tzw. szkolarskiego przyswajania wiedzy. Obowiązuje „kurs" na praktykę. Tę metodę preferują wykładowcy, którzy lotnicze doświadczenia zdobywają nie za profesorskimi katedrami, ale na podniebnych szlakach. Terminowanie u „asów" lotnictwa liczy się podwójnie i wystarcza za najlepszy dyplom.

Kim są Ci, którym powierzono zadanie szkolenia młodych pilotów?

W ponad 20-letniej karierze lotniczej ppłk. inż. pil. **Józefa Gądka,** wyróżnionego złotą odznaką przodującego dowódcy, widnieje 2000 godzin nalotu, w tym 1700 na samolotach odrzutowych. Za wybitne osiągnięcia nagrodzony dyplomem dowódcy wojsk Układu Warszawskiego marszałka **Iwana Jakubowskiego.**

Inny z wychowawców, ppłk pil. I klasy **Edward Jaszek** od 1958 r. nieprzerwanie zajmuje się szkoleniem młodego narybku. Specyfikę latania na Migach-21 zna jak rzadko kto, bo poprzedził ją lotami na „Jakach", „Limach", „Migach-15". Młodym wpaja zasadę:

— Latać śmiało, odważnie, bezawaryjnie.

Uważa, że bezpieczeństwo lotu zależy przede wszystkim od solidnego przygotowania silników, całej aparatury i... ludzi. Młodym nie zaleca zbytniej ostrożności.

Ppłk **E. Jaszek** jest odznaczony Krzyżem Kawalerskim Orderu Odrodzenia Polski, statuetką Ikara. Jest Kawalerem Honorowej Księgi Czynów Żołnierskich z roku 1974.

Ppłk pil. I kl. **Jan Łukowiak** wychował już cztery grupy młodych pilotów. Doskonały pilot, od 8 lat za sterami naddźwiękowców. Wymagający, lecz kto wyjdzie spod jego „ręki", w powietrzu zbiera same sukcesy.

...Ostatni etap szkolenia.

— Nie taki diabeł straszny — mówią do niedawna kandydaci, dziś już piloci „szybkich" kpt. dypl. **Stanek,** ppor. inż. pil. **Stachurski,** ppor. inż. pil. **Gwardencki.**

— Młoda, utalentowana kadra pilotów jest nadzieją współczesnego lotnictwa wojskowego — potwierdzają szkoleniowcy.

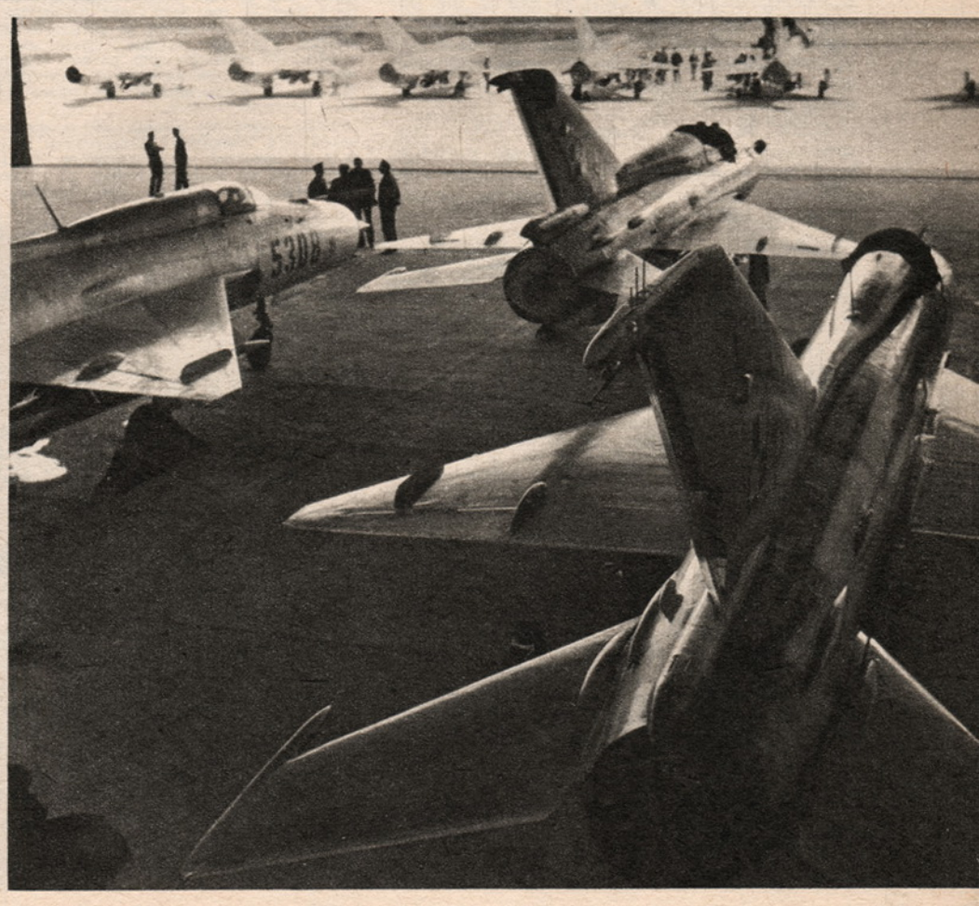
Tekst: JERZY CHOJNACKI
Zdjęcia: LESZEK WRÓBLEWSKI

Od ich pracy zależy sprawność i gotowość bojowa każdego samolotu. Grupa remontowa urządzeń katapultowych z pododdziału kpt. Władysława Giemonia przystępuje do swoich czynności.

Młodzi piloci. Przygotowują ubiory kompensacyjne do lotów na „szybkich".

Lotnisko. Pozorny spokój. Samoloty pojedynczo kołują na pas startowy.

Po lotach maszyny bojowe w hangarze poddane zostaną okresowym przeglądom.



Mechanicy — oni mają główny udział w przygotowaniu samolotu do lotów. Kpr. Jan Barański i kpr. Czesław Cisak podczas przeglądu dyszy samolotu naddźwiękowego.

POLSKIE TŁOKOWE SILNIKI LOTNICZE

Mgr inż. JERZY GRZEGORZEWSKI

W wytwórni silników lotniczych WSK-PZL-Kalisz. Montaż przekładni silnika.

Zdjęcie: Jerzy Grzegorzewski

W artykule omówiono tłokowe silniki lotnicze produkowane w Polsce w okresie powojennym. Były to i są silniki zarówno licencyjne jak i konstrukcji krajowej. Obecnie w produkcji seryjnej znajdują się trzy silniki o mocy: 260, 575 i 1000 KM.

SILNIKI LICENCYJNE

M-11

Pierwszym silnikiem tłokowym, którego produkcję uruchomiono po wojnie w Polsce był licencyjny silnik M-11 konstrukcji radzieckiej, mający w tamtym czasie już ponad 20-letnią historię. W Polsce produkowano dwie wersje tego silnika: M-11D o mocy 140 KM oraz M-11Fr-1 o mocy startowej 160 KM. Niżej będzie opisany właśnie ten drugi silnik.

Silnik M-11Fr-1 służący jak i jego poprzednicy do napędu licencyjnego samolotu Po-2 był czterosuwowym pięciocylindrowym silnikiem gaśnikowym chłodzonym powietrzem w układzie gwiazdowym.

Kadłub silnika składa się z pokrywy przedniej, komory rozrządu, kadłuba oraz pokrywy tylnej. Wszystkie części wykonane są drogą odlewania ze stopu aluminiowego. Cylinder silnika składa się z głowicy odlanej ze stopu aluminiowego oraz stalowej tulei połączonych ze sobą za pomocą gwintu. W głowicy umieszczone są dwa zawory: ssący i wydechowy. Tłoki są kute ze stopu aluminiowego. Układ korbowodowy składa się z korbowodu głównego i czterech korbowodów bocznych łączących się z głównym za pomocą stalowych sworzni. Wał korbowy składa się z dwóch części: przedniej i tylnej. Na przedłużeniu ramion obu części wału zamocowane są przeciwwagi. Zapłon mieszanki w cylindrach odbywa się za pomocą dwóch iskrowników zamontowanych na tylnej pokrywie karteru. Silnik smarowany jest pod ciśnieniem. Gładzie cylindrów smarowane są rozbryzgowo.

Podstawowe dane silnika M-11Fr: średnica cylindra — 125 mm, skok tłoka — 140 mm. Używane paliwo: benzyna lotnicza B-70 o liczbie oktanowej 70. Największa dopuszczalna prędkość obrotowa silnika 2000 plus-minus 2% obr/min., najmniejsza prędkość obrotowa — 400 do 500 obr/min. Masa suchego silnika — 180 plus-minus 2% kg. Do masy silnika nie wlicza się mas: sprężarki tłokowej — 2,8 kg, pompy próżniowej — 3,2 kg, prądnicy — 8 kg, oleju po próbie kontrolnej — 0,9 kg. Silnik współpracuje ze śmigłem o stałym skoku lub dwupołożeniowym. Okres międzyprawczy silnika wynosił 200 h.

W ciągu kilku lat produkcji wyprodukowano kilkaset silników M-11.

LIT-3 (LICENCYJNY AI-26W)

Jest czterosuwowym 7-cylindrowym silnikiem gwiazdowym o mocy 575 KM, z przymusowym chłodzeniem powietrza od wentylatora osiowego, przeznaczonym do napędu śmigłowca licencyjnego SM-1. Silnik wyposażony jest w jednostopniową odśrodkową sprężarkę doładowującą. Na silniku zabudowany jest specjalny reduktor z niezależnym od silnika układem smarowania i osiowy wentylator. Reduktor przekazuje moment obrotowy (pod kątem 90° w stosunku do osi wału korbowego) na pionowy wał wirnika nośnego śmigłowca. W reduktorze silnika wbudowane jest kombinowane sprzęgło, składające się ze sprzęgła kołowego i ciernego.

Kombinowany układ sprzęgła zapewnia:

— rozruch silnika przy odłączonym wirniku śmigłowca (wirnik śmigłowca ma dużą średnicę, a zatem i moment bezwładności i mógłby ulec uszkodzeniu przy uruchamianiu silnika wskutek gwałtownej zmiany obciążeń);

— płynne rozkręcanie wirnika nośnego śmigłowca do prędkości obrotowej odpowiadającej prędkości obrotowej wału korbowego, a następnie sztywne połączenie pionowego wału reduktora z wałem korbowym silnika;

— samoczynne odłączenie pionowego wału reduktora na zakresie autorotacji wirnika.

Kadłub silnika składa się z sześciu zasadniczych części: obudowy reduktora, pokrywy łożyska oporowego wału korbowego, środkowego kadłuba, pokrywy pośredniczącej, kadłuba sprężarki oraz kadłuba tylnej pokrywy. W obudowie reduktora zabudowane są stożkowe koła zębate, ich wały oraz łożyska, w nosku obudowy — kombinowane sprzęgło. Do środkowego kadłuba przymocowane są cylindry. Pokrywa pośrednicząca mocowana jest do tylnej części środkowego kadłuba i spełnia rolę kolektora mieszanki przepływającej przez rury ssące ze sprężarki do cylindrów silnika. Cylinder silnika składa się ze stalowej tulei oraz aluminiowych głowic i jest przymocowany do kadłuba za pomocą kołnierza. Tłok wykonany ze stopu aluminiowego ma 5 lub 6 rowków pierścieniowych.

Układ korbowy składa się z głównego korbowodu i 6 bocznych, połączonych z głównym za pomocą sworzni. Wał korbowy, dzielony, wykonany jest ze stali stopowej. Do dolnej obudowy sprężarki zamocowany jest gaźnik wyposażony w samoczynny korektor wysokościowy, do którego paliwo doprowadza pompa benzynowa.

Rozruch silnika odbywa się za pomocą sprężonego powietrza. Średnica cylindra — 155,5 mm, skok tłoka — 155 mm, maksymalna dopuszczalna prędkość obrotowa wału — 2300 obr/min (nie więcej niż 3 min.), minimalna dopuszczalna prędkość obrotowa przy wyłączonym sprzęgle — 800 do 1000 obr/min., przy włączonym sprzęgle — 1350 do 1400 obr/min., czas przejścia od małego gazu do mocy startowej 5—7 s. Paliwo: benzyna lotnicza o liczbie oktanowej nie mniejszej od 91. Ciśnienie doładowania na mocy startowej 890 + 15 mm Hg, na mocy nominalnej — 760 mm Hg.

Do masy suchego silnika (450 kg) nie wlicza się mas prądnicy i sprężarki tłokowej.

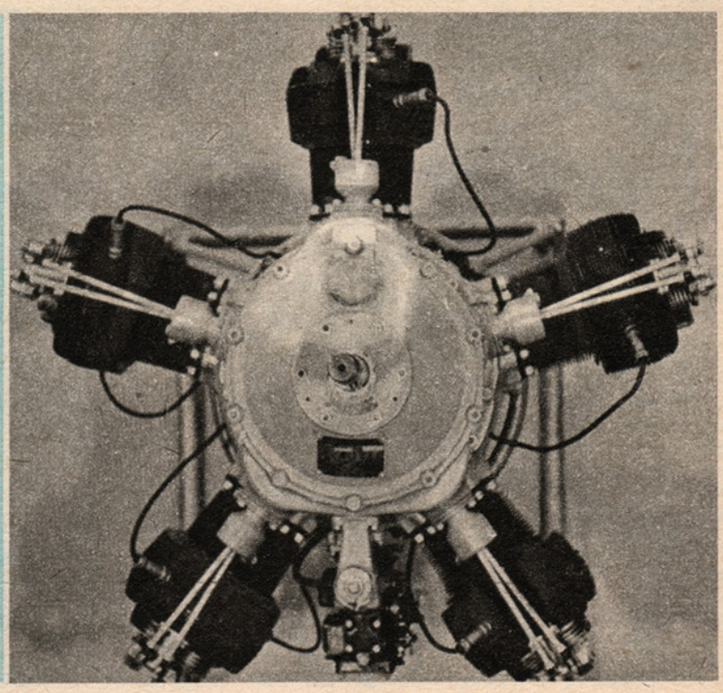
Silnik Lit-3 znajduje się w produkcji seryjnej od kilkunastu lat.

ASz-62IR

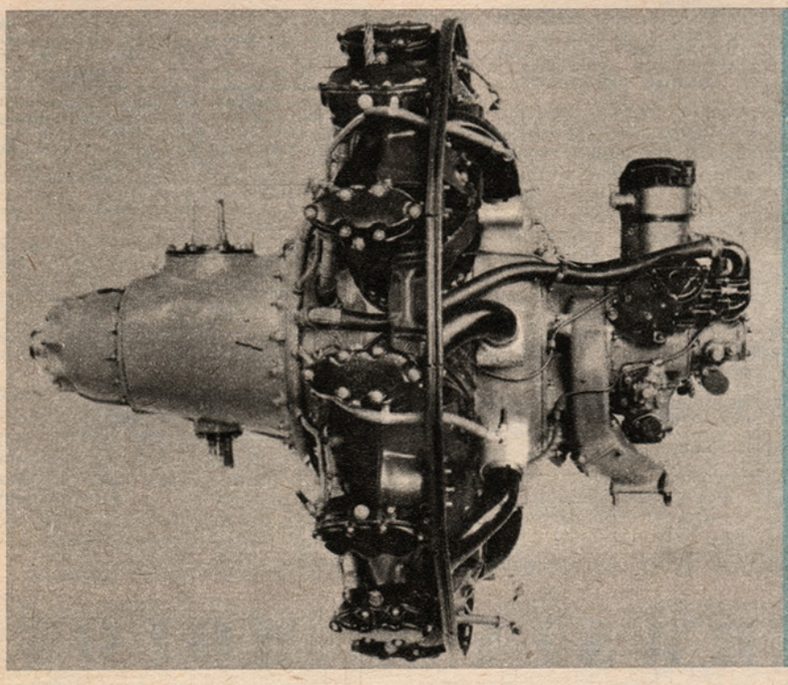
Od 1959 r. produkuje się w Polsce na licencji radzieckiej silnik tłokowy ASz-62IR. Jest to wysokościowy, gaźnikowy, czterosuwowy silnik gwiazdowy o mocy startowej 1000 KM, z reduktorem i sprężarką. 9 cylindrów ułożonych jest w układzie jednorzędowej gwiazdy.

Kadłub silnika jest wykonany ze stopów aluminium. Składa się on z dwudzielnej skrzyni korbowej, do której przymocowano pokrywę reduktora oraz dwudzielny korpus sprężarki i pokrywę tylną. Dwudzielny wał korbowy z ruchomymi przeciwciężarami jest łożyskowany w dwóch łożyskach walcowych. Tłoki są kute, z sześcioma pierścieniami. Skok tłoka — 175 mm. Tuleje cylindrów azotowane, głowice — odlewane z aluminium; średnica cylindra — 155,5 mm. W każdym cylindrze znajdują się po dwa zawory; wydechowy wypełniony jest sodem. W silniku zastosowano reduktor planetarny jednostopniowy z sześcioma satelitami. Na wale śmigła mocuje się czterołopatowe śmigło.

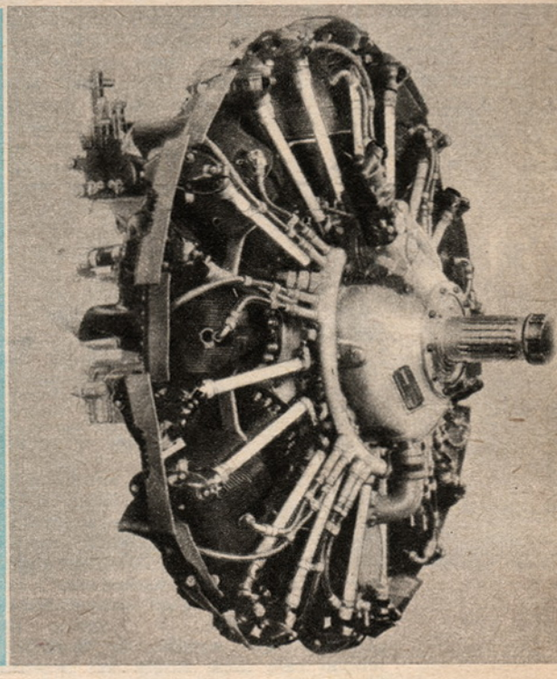
Silnik wyposażony jest w jednostopniową sprężarkę odśrodkową, dzięki której jego moc nominalna jest stała do wysokości 1500 m, niezależnie od ciśnienia dynamicznego. Układ zasilania ma łopatkową pompę paliwową, zasilającą opadowy gaźnik pływakowy z automatycznym korektorem składu mieszanki do 1500 m. Jako paliwo używana jest benzyna lotnicza o minimalnej liczbie oktanowej 91. Układ zapłonowy składa się z dwóch iskrowników i świec. Smarowanie odbywa się pod ciśnieniem 6—8 kG/cm² za pomocą dwusekcyjnej pompy zębatej. Rozruch za pomocą rozrusznika elektryczno-bezwładnościowego oraz cewki rozruchowej. Rozrusznik może być zasilany z akumulatora pokładowego lub urządzenia lotniskowego



M-11D. Pierwszy powojenny licencyjny silnik lotniczy produkowany w Polsce.



Z lewej: Silnik śmigłowcowy Lit-3 produkowany seryjnie w Polsce.



Z prawej: Silnik samolotowy ASz-62IR produkowany seryjnie od 1959 r.

o napięciu 24—27 V. Ciśnienie ładowania w warunkach startowych wynosi 1050 mm Hg, na mocy nominalnej — 900 mm Hg.

Na silniku są zabudowane następujące agregaty: na pokrywie reduktora — regulator obrotów, na korpusie sprężarki — gaźnik, pompa olejowa oraz filtr oleju, na pokrywie tylnej — dwa iskrowniki, rozrusznik elektryczno-bezwładnościowy, prądnica olejowa oraz sprężarka tłokowa, na głowicach cylindra — po dwie świece.

W czasie produkcji silnika w Polsce wprowadzono w nim szereg zmian konstrukcyjno-technologicznych, które polepszyły jego własności eksploatacyjne oraz przedłużyły żywotność. Np. opracowano układ wtrysku wody do cylindrów (co polepszyło warunki pracy silnika w klimacie tropikalnym), skonstruowano skrzynkę do napędu aparatury agrolotniczej, zastosowano filtr odśrodkowy oleju (dzięki któremu wzrosła trwałość współpracujących części). Okres międzynaprawczy seryjnych silników ASz-62IR wynosi obecnie 1000 h, a w próbnej eksploatacji znajdują się już egzemplarze o resursie przedłużonym do 1200 h. Prowadzone są dalsze prace modernizacyjne.

Polski przemysł lotniczy wyprodukował już kilkanaście tysięcy silników ASz-62IR.

AI-14R

Silnik stosowany jest do napędu samolotów „Wilga" i „Gawron". Jest to gaźnikowy, czterosuwowy, 9-cylindrowy silnik gwiazdowy chłodzony powietrzem, o mocy 260 KM, produkowany na licencji radzieckiej.

W silniku AI-14R można wyodrębnić podstawowe zespoły konstrukcyjne takie jak: kadłub, pokrywa łożyska operowego, wał wykorbiony z korbowodami, cylindry, tłoki, zespół rozrządu, reduktor, komora mieszankowa ze sprężarką i pokrywą tylną. Sprężarka służy do podniesienia ciśnienia ładowania na mocy startowej i nominalnej oraz do polepszenia tworzenia mieszanki palnej i zapewnienia jej równomiernego składu w cylindrach.

Układ zasilania składa się z paletkowej pompy paliwowej oraz bezpływakowego gaźnika z pompą przyspieszeniową i ręcznym sterowaniem poprawki wysokościowej. Olejenie silnika odbywa się pod ciśnieniem 4 do 6 kG/cm² za pomocą dwusekcyjnej pompy zębatej. Przepływ oleju — 2,9 do 6,5 kG/min. Odprowadzenie ciepła max. — 160 kcal/min. Pompa dostarcza także olej do regulatora przestawiania łopat śmigła o średnicy 2,75 m.

Rozruch silnika za pomocą sprężonego powietrza o ciśnieniu 50 kG/cm² z butli pokładowej ładowanej przy użyciu pokładowej sprężarki tłokowej. Powietrze kierowane jest do poszczególnych cylindrów przez rozdzielacz. Na silniku zabudowane są instalacje i agregaty obsługi silnika i płatowca. Silnik może być też wyposażony w prądnicę o mocy 1500 W do zasilania instalacji samolotu, sprężarkę tłokową do ładowania instalacji powietrznej samolotu do ciśnienia 50 kG/cm², pompę próżniową do zasilania przyrządów pokładowych oraz specjalną końcówkę, którą można wykorzystać do dodatkowego napędu.

Produkcję silnika AI-14R rozpoczęto w Polsce w 1956 r. z przeznaczeniem do licencyjnego samolotu Jak-12. Miał on wówczas resurs 200 h. W czasie produkcji wprowadzono szereg zmian konstrukcyjno-technologicznych, które przyczyniły się do polepszenia własności eksploatacyjnych silnika i jego trwałości. Np. w celu dostosowania silnika do pracy na benzynie etylizowanej zmieniono materiał i konstrukcję zaworów ssących i wydechowych. Wprowadzono stellitowanie przylgni zaworu wylotowego. Dla umożliwienia pracy silnika w klimacie tropikalnym zastosowano wtrysk wody do układu ssącego silnika. Aby zabezpieczyć silnik przed intensywnym zapyleniem w pustynnych warunkach użyto filtry m.in. na wlocie do gaźnika i sprężarki tłokowej. Obecnie okres międzynaprawczy silnika AI-14R wynosi 1000 h. Ponieważ silnik będzie produkowany jeszcze przez kilka lat prowadzi się prace nad jego unowocześnieniem. M.in. przewiduje się zastosowanie prądorozrusznika, prace nad którym znajdują się na ukończeniu.

*

W okresie powojennym pracowano również w Polsce, nad silnikami własnej konstrukcji. Jeden z opracowanych silników (WN-3) był produkowany seryjnie. Silnik WN-6 został szerzej omówiony (chociaż nie był produkowany seryjnie), ze względu na skąpe informacje, które były dotychczas opublikowane.

SILNIKI KONSTRUKCJI KRAJOWEJ

WN-3

W połowie lat 50-tych zespół konstruktorów Instytutu Lotnictwa pod kierunkiem doc. inż. W. Narkiewicza opracował tłokowy silnik WN-3 przeznaczony do napędu samolotu szkolno-treningowego TS-8 „Bies" (również polskiej konstrukcji). WN-3 zalicza się do silników niewysokościowych średniej mocy, bez sprężarki i reduktora. Jest to 7-cylindrowy czterosuwowy silnik gaźnikowy chłodzony powietrzem w układzie pojedynczej gwiazdy, wyposażony w śmigło o zmiennym skoku.

Kadłub silnika wykonany jest jako odlew piaskowy ze stopu aluminiowego, łączący wszystkie ważniejsze zespoły silnika. Wał korbowy kuty jest dzielony i osadzony na dwóch łożyskach rolkowych i jednym kulkowym. Ramiona wału korbowego zakończone są dwoma przeciwciężarami, z których przedni jest stały, a tylny wahliwy. Układ korbowodowy składa się z korbowodu głównego i 6 korbowodów bocznych. Korbowód główny wykonany jest z odkuwki stalowej, a korbowody boczne — z odkuwek ze stopu aluminiowego. Ich powierzchnie boczne nie są obrabiane. Sworznie pracują bezpośrednio w materiale korbowodu. Zaletą takiego rozwiązania jest łatwość i tani koszt wykonania remontu korbowodów.

Cylinder silnika składa się z odkutej ze stali i mechanicznie obrobionej tulei azotowanej wewnątrz oraz głowicy odlanej ze stopu aluminiowego, nakręconej w stanie gorącym na tuleję. Tłok wykonany jest z odkuwki ze stopu aluminiowego, obrobiony mechanicznie i ma 4 rowki dla pierścieni. Pierścienie tłokowe są wykonane z żeliwa i mają chromowaną zewnętrzną powierzchnię. Mechanizm rozrządu składa się z napędu rozrządu, tarczy krzywkowej, prowadnic suwaków wraz z suwakami i rolkami drążków popychaczy z osłonami, dźwigien zaworowych i zaworów ze sprężynami.

Zapłon mieszanki w cylindrach następuje od iskry powstałej między elektrodami świec, wskutek powstania na nich wysokiego napięcia wytwarzanego przez dwa iskrowniki. Zasilanie silnika paliwem odbywa się za pomocą pompy paliwowej, która dostarcza paliwo pod stałym ciśnieniem do membranowego gaźnika. Jako paliwo służy benzyna lotnicza o liczbie oktanowej 70. Smarowanie silnika zabezpiecza pompa olejowa, składająca się z jednej sekcji tłoczącej i dwóch ssących. Zużycie oleju na mocy przelotowej wynosi 12 g/KMh.

Rozruch silnika odbywa się za pomocą sprężonego powietrza. Z rozdzielacza sprężone powietrze kierowane jest do zaworków rozruchowych znajdujących się na każdym cylindrze.

Na silniku zamontowane są agregaty obsługujące silnik i samolot. Agregaty obsługujące silnik, to: gaźnik, dwa iskrowniki, pompa paliwowa, pompa olejowa, rozdzielacz powietrza oraz sprężarka tłokowa. Do obsługi instalacji płatowcowej służą prądnica oraz pompa próżniowa.

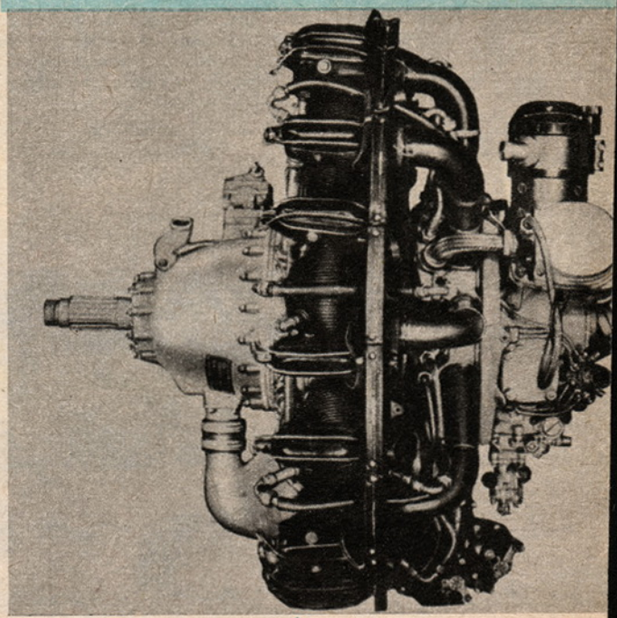
Oprócz mocy startowej 340 KM silnik dysponuje jeszcze 5-minutową mocą tzw. bojową, która wynosi 330 KM przy prędkości obrotowej 2500 obr/min. Dopuszczalny czas nieprzerwanej pracy z mocą startową wynosi 15 min., z mocą nominalną — bez ograniczeń. Czas przejścia od minimalnej prędkości obrotowej do mocy startowej wynosi 2 do 3 s.

W masę silnika suchego nie wchodzi masa prądnicy, pompy próżniowej, sprężarki tłokowej, kołnierzy rur wylotowych i ramy silnikowej wraz z mocującymi ją do silnika częściami.

Silnik WN-3 był produkowany seryjnie i używany jest dotychczas na samolotach „Bies".

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Silnik lotniczy AI-14 R (widok z boku) produkowany seryjnie od 1956 r.



PIERWSZY SAMOLOT ZESTRZELONY W NOCY

ANDRZEJ R. JANCZAK

Mimo upływu trzydziestu lat od zakończenia drugiej wojny światowej, historiografia Polskich Sił Powietrznych nadal przepełniona jest rażącymi błędami i nieścisłościami. Do nich należy, między innymi, sprawa zestrzelenia pierwszego samolotu wroga w nocy przez lotnika polskiego. To smutne, że nie opisano wyczerpująco tego wydarzenia, nie ustalono też prawdziwej daty.

Porównajmy istniejącą literaturę z dokumentami RAF-u:

a). F. Kalinowski w pracy pt. „Lotnictwo polskie w Wielkiej Brytanii 1940—1945 (Paryż 1969 r.) str. 116, podaje:

„W początkach marca przyznano dywizjonowi dwa bombowce He-111 jako uszkodzone, a wreszcie 26 marca 1941 r. dywizjon odniósł pierwsze niezaprzeczalne zwycięstwo, gdy niemiecki bombowiec spadł w płomieniach na ziemię. Zwycięską załogę stanowili sierżanci: pil. Jankowiak i strzelec Karais".

W rzeczywistości obaj lotnicy mieli niższy stopień polski (bo plutonowego i kaprala), a tylko angielski Sergeant'a. Ponadto dywizjonowi 307, nie „w początkach marca" lecz w połowie marca przyznano, nie „dwa bombowce He-111 jako uszkodzone", lecz jeden uszkodzony, zaś drugi prawdopodobnie zestrzelony. Dalej, z kroniki dywizjonu „Lwowskiego" wynika, że 26.03.1941 r. dywizjon całą dobę zajęty był przenosinami z lotniska Squires Gate do Colerne. Nie sprzyjające warunki atmosferyczne w czasie następnego tygodnia sprawiły, że pierwsze loty treningowe z nowej Stacji wykonały załogi dopiero w dniu 2.04.1941 r.

b). Praca zbiorowa, będąca historią lotnictwa polskiego w czasie II wojny światowej, napisana w języku angielskim pt. „Destiny can wait (Londyn 1949 r.), str. 99, podaje:

„26 marca 1941 r. załoga: Sgt F. Jankowiak i Sgt. Y. Karais zniszczyła He-111 nad Bristolem. Kawałek skrzydła (z wraku maszyny) przybito nad drzwiami wejściowymi (do baraku) Flight'u „A" jako trofeum wojenne".

Wyjaśnienie daty i składu załogi jak w pkt. „a".

c). J. B. Cynk w pracy pt, „History of the Polish Air Force 1918—1968" (Londyn 1972 r.), str. 175—176, podaje ,że dywizjon 307 odniósł pierwsze zwycięstwo nocne 26 marca 1941 r. w obronie Liverpool'u i Manchester'u.

Wyjaśnienie daty jak w pkt. „a".

d). B. Arct w pracy pt. „W podniebnej chwale" (Warszawa 1958 r.), str. 180, stwierdza:

„Jest rzeczą ciekawą, że pierwsze zwycięstwo nocne odniósł pilot z dziennego dywizjonu myśliwskiego (306) kapitan W. Nowak". Na stronie zaś 182: „W nocy 14 marca 1941 r. uszkodzono Heinkla 111, następnej nocy jeszcze jednego Heinkla 111, a w nocy 26 marca załoga — sierżant F. Jankowiak i sierżant Y. Karais — zestrzeliła nad Bristolem pierwszego Heinkla 111".

W rzeczywistości nie kapitan a por. pil. Władysław Nowak, zestrzelił samolot niemiecki dopiero w nocy z 11 na 12.05.1941 r., a więc miesiąc później po pierwszym „lwowiaku". Ponadto, data 14.03.1941 r., to nie „uszkodzony" lecz prawdopodobnie zestrzelony He-111. Następnej nocy w ogóle nie latano, bo panowała nielotna pogoda. Wyjaśnienie dotyczące stopni wojskowych załogi i daty zestrzelenia jak w pkt. „a".

e). W. Kisielewski w pracy pt. „Polscy lotnicy w Bitwie o Atlantyk" (Warszawa 1971 r.), str. 153, podaje:

„Pa początku 1941 r. dywizjon 307 został przeskąd działał w obronie miast Liverpool i Manrzucony do Szkocji, na lotnisko Squires Gate, chester. Uzyskał wtedy pierwsze zwycięstwo w walkach nocnych, zestrzeliwując trzy He-111".

W tym miejscu miałoby się ochotę zapytać autora, jaki sens widzi w ściąganiu do obrony miasta dywizjonu stacjonującego tak daleko. Przecież tylko od samej granicy szkockiej dzieli Liverpool odległość ponad 120 mil... W rzeczywistości lotnisko Squires Gate znajdowało się w Anglii n/Blackpool, ponad 40 mil na płn. od Liverpool'u. Ponadto w pierwszym zwycięstwie nocnym dyon 307 zestrzelił nie „trzy", lecz jednego He-111.

f). W. Król w artykule pt. „307 Nocny Dywizjon Myśliwski Lwowski" („Skrzydlata Polska", Nr 14 z 6.04.1975 r., str. 13), podaje:

„26 marca (1941 r.), startując z lotniska Colerne, załoga — sierż. pil. K. Jankowiak i sierż. strz. J. Karis odniosła dla dywizjonu pierwsze zwycięstwo, zestrzeliwując bombowiec He-111".

Zniekształcone nazwisko strzelca winno brzmieć nie „Karis" lecz Karais, ponadto data, skład i stopnie wojskowe załogi jak w pkt. „a".

g). J. Rawlings w pracy pt. „Flighter Squadrons of the RAF and their aircraft" (London 1969 r.), str. 393, podaje:

„Pierwszą walkę powietrzną stoczono w nocy 12 marca (1941), kiedy He-111 został uszkodzony nad Ruthin, a w miesiąc później 307-emu dywizjonowi zatwierdzono pierwsze zwycięstwo, będące wyczynem Sergeant'ów: Jankowiak i Lipiński (na „Defiancie") N. 3315".

Cytowana praca jest jedyną, podającą prawdziwie omawiane wydarzenie.

Tyle zdołała ustalić dotychczasowa literatura polskiego lotnictwa. My natomiast uściślimy podstawowe fakty.

Wczesną wiosną, trzeciego roku wojny, polski 307 Dywizjon Nocno-Myśliwski „Lwowski", stacjonował na lotnisku Squires Gate, niedaleko Blackpool, sprawując pieczę nad ważnymi ośrodkami przemysłowymi płn.-zach. Anglii: Liverpool'em i Manchester'em.

W nocy, 12 marca 1941 r., w godzinach 21.50 — 23.10, w czasie patrolu „George South", na wysokości 10 000 stóp nad m. Ruthin, załoga „Defianta" N. 3739: Sgt. kpr. pil. Kazimierz Jankowiak i Sgt. kpr. A/G Jerzy Karais, uszkodziła bombowiec He-111. Był to pierwszy uszkodzony w nocy samolot niemiecki przez dywizjon „Lwowski". Pisze o tym wydarzeniu w Dzienniku Bojowym Dywizjonu 307, dowódca — S/Ldr kpt. pil. Stanisław Grodzicki:

„W nocy wykonano 7 patroli nad sektorem. Była to pierwsza noc, w czasie której załogi dyonu spotkały nieprzyjaciela w powietrzu. Warunki atmosferyczne: księżyc w pełni, bardzo małe zachmurzenie, widoczność dobra. „Defianty" patrolowały na wysokości od 10 000 stóp do 15 000 stóp, na linii m. Formby — Denbigh. O godzinie 21.65 kpr. pil. Kazimierz Jankowiak i kpr. A/G Jerzy Karais, rozpoczęli służbę patrolową na wysokości 10 000 stóp. Około godziny 22.00 plot zauważył Heinkla 111, z lewej strony, 3 000 stóp niżej i 600 yardów z przodu. „Defiant" i Heinkel leciały w zgodnym kierunku na płd.-wsch. od m. Denbigh. Polak znurkował poniżej nieprzyjaciela tak, że w okolicy m. Ruthin znalazł się 80 yardów z tyłu i 50 yardów niżej za Heinkiem. Sgt. Karais oddał 3-sekundową serię z obrotowej wieżyczki i w tym samym momencie nieprzyjaciel odwzajemnił się ogniem z tylnego, obrotowego stanowiska strzeleckiego. Kule Heinkla nie trafiły „Defianta", natomiast Sgt. Jankowiak stwierdził, że pociski naszego strzelca układały się w środkowej części kadłuba wrogiego bombowca. W chwilę później „Defiant" uwolnił się spod obstrzału unikiem w prawo i Heinkel zniknął z oczu polskiej załodze.

Sgt. Jankowiak patrolował w dalszym ciągu na linii „George South" i spotkał dwukrotnie nieprzyjaciela, lecz w takiej sytuacji, że po wykonaniu zakrętu gubił go. Dowództwo 9 Grupy Myśliwskiej przyznało załodze Sgt. Jankowiak i Sgt. Karais Heinkla 111 jako uszkodzonego (damaged). Inni piloci meldowali, że spotkali niemieckie bombowce, lecz podejścia i ataku nie mogli przeprowadzić".

W nocy z 13 na 14 marca 1941 r., w godzinach 23.42 — 01.05, w czasie patrolu w okolicach Liverpool'u, na wysokości 20 000 stóp, załoga „Defianta" N. 3439: F/O por. pil. Maksymilian Lewandowski i Sgt. kpr. A/G Marian Niewolski stoczyła nad m. Formby walkę powietrzną z He-111, zgłaszając go jako prawdopodobnie zestrzelonego Pisze o tym kpt. Grodzicki:

„Dziś o północy pięć samolotów wykonało „shortshrift" nad Liverpool'em w czasie 1 godziny, na wysokości ustalonej jak poprzednio. Jedna z załóg wykonała zadanie następująco.

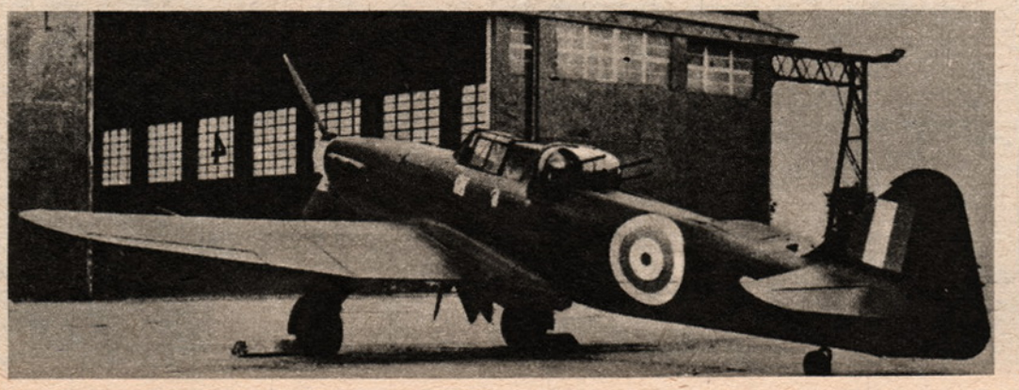
Por. pil. Maksymilian Lewandowski i kpr. A/G Marian Niewolski, wystartowali o godzinie 23.42. Patrolowali na wysokości 20 000 stóp, lecąc w kierunku północnym nad m. Formby. Około godziny 00.50 strzelec zauważył dwusilnikowy samolot bez świateł, 80 yardów na lewo i w przód, oraz 60 stóp ponad „Defiantem". Podał pilotowi komendę: „Skręcaj w lewo, nieprzyjaciel!". Pilot wykonał zakręt w lewo, lecz po chwili dostał nowy rozkaz: „Skręcaj w prawo" (Niewolski siedząc plecami do pilota, pomylił się początkowo co do kierunku). Nieprzyjaciel leciał na południowy wschód, w kierunku na Liverpool. Po drugim zakręcie gdy „Defiant" był już tylko o 50 yardów od nieprzyjaciela i lekko z przodu, strzelec oddał jednosekundową, a zaraz potem trzysekundową serię. Załoga widziała jak pociski skupiały się w prawym silniku i w przedniej części kadłuba. Nieprzyjaciel skręcił gwałtownie w lewo i znurkował w dół. Strzelec oddał jedną serię, lecz rezultatu nie dostrzegł. „Defiant" krążył w koło, lecz nie mógł odnaleźć nieprzyjaciela. Szybkość myśliwca wynosiła 240 mil/h. W rezultacie załodze przyznano lokatę: prawdopodobnie zniszczony (probably destroyed)".

Kiedy nadszedł wreszcie ten upragniony moment, dywizjon 307 stacjonował na lotnisku Colerne, 12 mil na płd.-wsch. od Bristolu.

W nocy 12 kwietnia 1941 r., w godzinach 01.15 — 02.35, w czasie patrolu linii „Milk C", na wysokości 12 000 stóp w rejonie m. Sherborne, załoga „Defianta" N. 3315: Sgt. plut. pil. Kazimierz Jankowiak i Sgt. kpr. A/G Józef Lipiński stoczyła walkę powietrzną z bombowcem niemieckim. Heinkel-111, który spadł w m. Lydlinch Dorset (7 mil na płd.-wsch. od m. Sherborne), był pierwszym samolotem wroga zestrzelonym w nocy przez polskiego lotnika. Pisze o tym — S/Ldr mjr pil. Stanisław Grodzicki:

„O godzinie 01.05 załoga plut. pil. Kazimierz Jankowiak i kpr. A/G Józef Lipiński otrzymała rozkaz patrolowania na linii „Milk C", na wysokości 12 000 stóp. Po starcie, o godz. 01.15, kontroler skierował załogę w kierunku na południe i nakazał nabrać wysokości do 15 000 stóp, po czym zawiadomił, że z przodu i z lewej strony znajduje się nieprzyjacielski samolot. Pilot kontynuował w dalszym ciągu lot na 15 000 stóp, trzymając nakazany kurs. Po chwili plut. Jankowiak zauważył sylwetkę dwusilnikowego samolotu, 1000 yardów z przodu i 40 stopni z lewej strony oraz 2500 stóp poniżej, lecącego tuż nad chmurami, które całkowicie pokryły ziemię na wysokości 12 500 stóp. Pilot skręcił w lewo, wezepił pełen gaz i znurkował celem ustawienia strzelca w pozycji umożliwiającej otwarcie ognia. Rozpoznano He-111, lecący w kierunku północnym. Pilot wykonał głęboki zakręt w lewo i okrą-

Samolot Boulton Paul P-82 „Defiant" Mk I. N. 1671, należący do 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego „Lwowskiego". Obecnie eksponat w londyńskim RAF Museum Hendon.



żył nieprzyjaciela, utrzymując go po swej lewej stronie w odległości ok. 4 yardów i 100 stóp poniżej. O godzinie 01.35 strzelec oddał dwie serie strzałów: jedno i czterosekundową, celując w przednią i środkową część kadłuba. Ogień został otwarty w momencie, gdy „Defiant" mijał prawe skrzydło nieprzyjaciela i kontynuowany był przez cały czas okrążania He-111, aż do chwili przejścia na lewe skrzydło. Załoga widziała odrywające się części pokrycia kadłuba oraz małe eksplozje w środkowej części Heinkla. Błyski ogni ukazywały się ze wszystkich stron bombowca. Nieprzyjaciel nie strzelał. Po pewnym czasie He-111 gwałtownie znurkował i skrył się w chmurach, natomiast „Defiant" kontynuował swój patrol. W walce tej wystrzelano 260 sztuk amunicji. W pięć minut później, Ops Room Filton zostało powiadomione przez posterunki obserwacyjne, że w rejonie m. Sherborne, 35 mil na płd. od Bristolu, spadł Heinkel 111 i po chwili nastąpiła w nim eksplozja paliwa i amunicji. Nikt z pięcioosobowej załogi nie ocalał.

Jest to pierwszy niemiecki samolot strącony przez dywizjon 307, a przypuszczalnie również jest to pierwsze nocne zwycięstwo w całym lotnictwie polskim od czasu odzyskania niepodległości, aż po dzień dzisiejszy. Zwycięstwo załogi Jankowiak — Lipiński jest niekwestionowane bez cienia wątpliwości. Za czyn ten przedstawiam załogę Naczelnemu Wodzowi do odznaczenia".

Cztery dni później z Dowództwa 10 Grupy Myśliwskiej nadszedł do dywizjonu 307 dokument zatytułowany: „Crashed Enecy Aircraft", opatrzony sygnaturą: „Ref 10 G/S 8631/2 Int./63". Tłumaczenie owego raportu brzmi następująco:

„A. I. Ck. I(g). Crashed Enemy Aircraft. Raport seria N. 64 z dnia 13.04.1941 r. Raport Nr 5/17, dotyczy Heinkla 111 B, rozbitego dnia 12.04.1941 r., o godz. 01.35, w m. Lydlinch Dorset (współrzędne U. 1834). Na wraku niewidoczne są żadne znaki rozpoznawcze z wyjątkiem żółtej litery „H" na ogonie. Nie znaleziono także żadnych znaków fabrycznych na płatach za wyjątkiem symbolu: „Do N.D.W". Kamuflaż maszyny typowy, tzn. ciemnozielony i czerni sadzonej. Silniki kompletnie zniszczone, przypuszczalnie marki Junkers Jumo 211. Samolot został strącony w wyniku walki z nocnym myśliwcem i rozbił się przy uderzeniu o ziemię. Trzy bomby — wchodzące w skład uzbrojenia — eksplodowały w odstępach: 30 minut, 1 godzina, 2 godz. 30 min. Płatowiec zupełnie zniszczony — nie widać śladów przestrzelin. Wydobyto: 2 kaemy, 13 ładowników, resztki wyrzutników i jedną bombę 1000 kg, która wybuchła tylko jedną stroną. Opancerzenie: górny tylny strzelec zainstalowane miał opancerzenie głowy oraz dwie płyty ochronne o powierzchni 2 stóp sześciennych i grubości 10 mm. Cała załoga składająca się z pięciu ludzi, została zabita w samolocie. Ekwipunek wewnętrzny oraz oprzyrządowanie uległy całkowitemu zniszczeniu".

W miesiąc po pierwszym sukcesie dywizjonu „Lwowskiego", w nocy z 11 na 12 maja 1941 r., bombowce Luftwaffe wykonały najsilniejszy z dotychczasowych nocnych ataków na Londyn. W bandyckim rajdzie uczestniczyło około 350 bombowców niemieckich które zrzuciły 175 ton bomb burzących i 350 ton bomb zapalających. Straty niemieckie wyniosły 32 bombowce, z czego 19 sztuk zestrzeliły myśliwce alianckie.

W tragicznym momencie, wśród obrońców stolicy Anglii, znalazł się polski dywizjon dzienno-myśliwski 306 „Toruński", bazujący na lotnisku Northolt. O godzinie 0.20 wystartował na „Hurricane", F/O por. pil. Władysław Jan Nowak. W okolicach północnej części Londynu przechwycił Heinkla 111 i po długim pościgu, zestrzelił Niemca do Kanału La Manche. Bezpośrednio po locie, por. Nowak uczynił następujący wpis w kronice dyonu 306:

„Wieczorem otrzymujemy rozkaz gotowości nocnej.

... Nagle — alarm!!! Startujemy jeden po drugim. Mój czas wzlotu wypada na godzinę 0.20. Na zachodzie jest zupełnie ciemno. Londyn gra śmiertelnymi błyskami wybuchów bomb, ogniem obrony przeciwlotniczej i pożarem śródmieścia. Łączę się z Operations Room i wchodzę na kurs, drapiąc się w górę...

Nagle, jakaś nieprzyjacielska maszyna przelatuje tuż koło mnie, ale nim zdążam zawrócić na jej kurs, już znika mi w ciemności. Nie ruszam się z tego rejonu. Pewnie przyciągnie tutaj szwabów więcej. Po pięciu minutach czekania zjawia się drugi intruz. Robię gwałtowny zakręt — cały czas nie spuszczając go z oczu — i po chwili jestem już na jego kursie, tyle że trochę niżej, tak żebym mógł go wyraźnie obserwować na tle nieba. Już chciałem strzelać, ale w tej samej chwili pomyślałem sobie, że przecież w nocy będzie trudno trafić, więc na razie daję temu spokój...

Teraz ja — mając nad nim przewagę szybkości — zaczynam wyprzedzać Niemca. Podczas tego manewru, zauważa mnie załoga bombowca. Heinkel wchodzi teraz w głęboką pikę a ja za nim, jednocześnie rozpoczynając ogień. W tej sytuacji szwab wychodzi prawym skrętem na plecy a ja wykonuję to samo, jednocześnie nie przerywając ognia. W pewnym momencie z kolei ja otrzymuję serię — na szczęście nie celną. Od Niemca dzieli mnie około 40 metrów wypełnionych świecącymi sznurkami pacierków. Po chwili znajdujemy się na prostej, tym samym zbliżając grę do końca. Ogień tylnego strzelca jest w tej chwili jakby bardziej skuteczny, bowiem moje radio nagle ucicha. Widać musiałem dostać — szczęście że silnik pracuje normalnie. Niemiec unikami i gwałtownym wyrywaniem maszyny z piki, stara się zniknąć mi z oczu. W tej gonitwie przechodzimy z północy na południe Londynu. Wykonuję na szwaba jeszcze jeden atak, tym razem nader skuteczny, bowiem Niemiec puszcza farbę z prawego silnika i przechodzi w stałą pikę. Uszkodzony silnik zostawia za sobą długą smugę ognia.

Amunicja już mi się skończyła, ale lecę nadal obok Heinkla do chwili aż uderza o wodę. Wyrywam maszynę w górę i zaczynam rozmyślać, gdzie ja teraz właściwie jestem — nad Dover czy nad Southampton. Wreszcie łapię orientację. Przyjmuję kurs na Londyn i wylądowawszy składam meldunek, że jeden Heinkel 111 zestrzelony został na pewno. Jestem wielce uradowany. Przecież to mój pierwszy szwab, a w dodatku pierwsze zwycięstwo w dyonie 306 i do tego pierwsze nocne w całym dzienno-myśliwskim lotnictwie polskim"...

Na rysunkach — lotnicy 307 Nocnego Dywizjonu Myśliwskiego „Lwowskiego" — popularni „Puchacze" — w dzień i w nocy.
Zdjęcia ze zbiorów A. R. Janczaka

ZACHWYTY I NIEPOKOJE

ŚWIĘTO NASZYCH SERC

Ciągle niedostatecznie eksponujemy nasze święto, szczególnie pod względem kulturalno-propagandowym. Poza tytułami sloganowymi w prasie, mini reportażykami lub migawkami w radio i telewizji — środki masowego przekazu skromnie raczej prezentują dorobek naszego lotnictwa.

A przecież ŚWIĘTO LOTNICTWA może być wspaniałą okazją do organizowania wieczorów autorskich, kiermaszów książki lotniczej, przeglądu filmów, różnego rodzaju wystaw, a także wystąpień twórców lotniczych w prasie, radio i telewizji. Za mało dbamy o podnoszenie rangi naszego święta. Jest ono bowiem wspaniałą okazją do kompleksowego prezentowania lotnictwa polskiego.

Ważnym elementem propagandowym, podnoszącym rangę święta sierpniowego byłoby ogłaszanie i uroczyste wręczanie dorocznych nagród za twórczość lotniczą. Przyznawanie nagród za publicystykę dziennikarską ma już kilkuletnią tradycję.

Przed wielu laty organizowano tradycyjne DNI LOTNICTWA na terenie całego kraju, połączone z projekcjami filmów, wystawami, różnego rodzaju imprezami, a także zlotami samolotów. Dobrze by było niektóre z nich reaktywować! Godzi się w tym miejscu przypomnieć, iż ówczesna masowa organizacja LIGA LOTNICZA występowała rokrocznie z bardzo ciekawymi inicjatywami popularyzowania lotnictwa i na tym polu miała piękne osiągnięcia.

Jak wykorzystać nasze święto do popularyzacji lotnictwa polskiego?

Pomysłów i projektów jest wiele. Do realizacji ich potrzebny jest niewielki, ale ofiarny zespół ludzi, który nie tylko będzie kierować, ale i czuwać nad przebiegiem zamierzeń propagandowych **dla całego lotnictwa.**

W tej dziedzinie Klub Twórców Lotniczych mógłby odegrać rolę inicjującą i w pewnej mierze wykonawczą zarazem. Mógłby na przykład, wspólnie z władzami lotnictwa cywilnego i wojskowego, organizować wystawy okolicznościowe. Oto kilka przykładów takich ekspozycji: „Książka lotnicza w Polsce Ludowej", „Lotnictwo polskie w fotografii", „Polski plakat lotniczy", „Polska poczta lotnicza". Oddzielny temat to wystawy sprzętu lotniczego (oryginały lub makiety). Dużą pomoc w eksponowaniu sprzętu na pewno udzieliłoby Muzeum Lotnictwa i Astronautyki w Krakowie.

Ubodzy jesteśmy w piosenki lotnicze. Napisano ich zaledwie kilka, ale do tej pory nie mamy żadnej płyty długogrającej z najlepszymi piosenkami lotniczymi. Na tym polu nadal brak inicjatyw, konkursów itp.

Odczuwamy dotkliwy brak wydawnictwa typu „lotnicze materiały świetlicowe", w których by można znaleźć dobre wiersze, teksty piosenek z nutami, krótkie utwory sceniczne, humoreski, fraszki, anegdoty itp. Materiały takie publikowane co pewien czas w formie książkowej, umożliwiałyby młodzieży lotniczej, harcerskiej, ZMS-owskiej, ba — szkolnej korzystanie z nich w działalności kulturalnej, popularyzującej lotnictwo.

Na koniec jeszcze jeden pomysł godny urzeczywistnienia. Święto lotnictwa, oprócz serdecznych przypływów radości z naszych osiągnięć jest także okazją do zadumy. Bo oto ktoś ubył z lotniczych szeregów, ten z kim jeszcze wczoraj gawędziliśmy...

Gdyby tak wprowadzić zwyczaj lotniczego apelu pod POMNIKIEM LOTNIKA w przeddzień ŚWIĘTA LOTNICTWA. Poza oddaniem hołdu lotnikom, którzy odeszli, sama uroczystość miałaby ogromne walory popularyzatorskie.

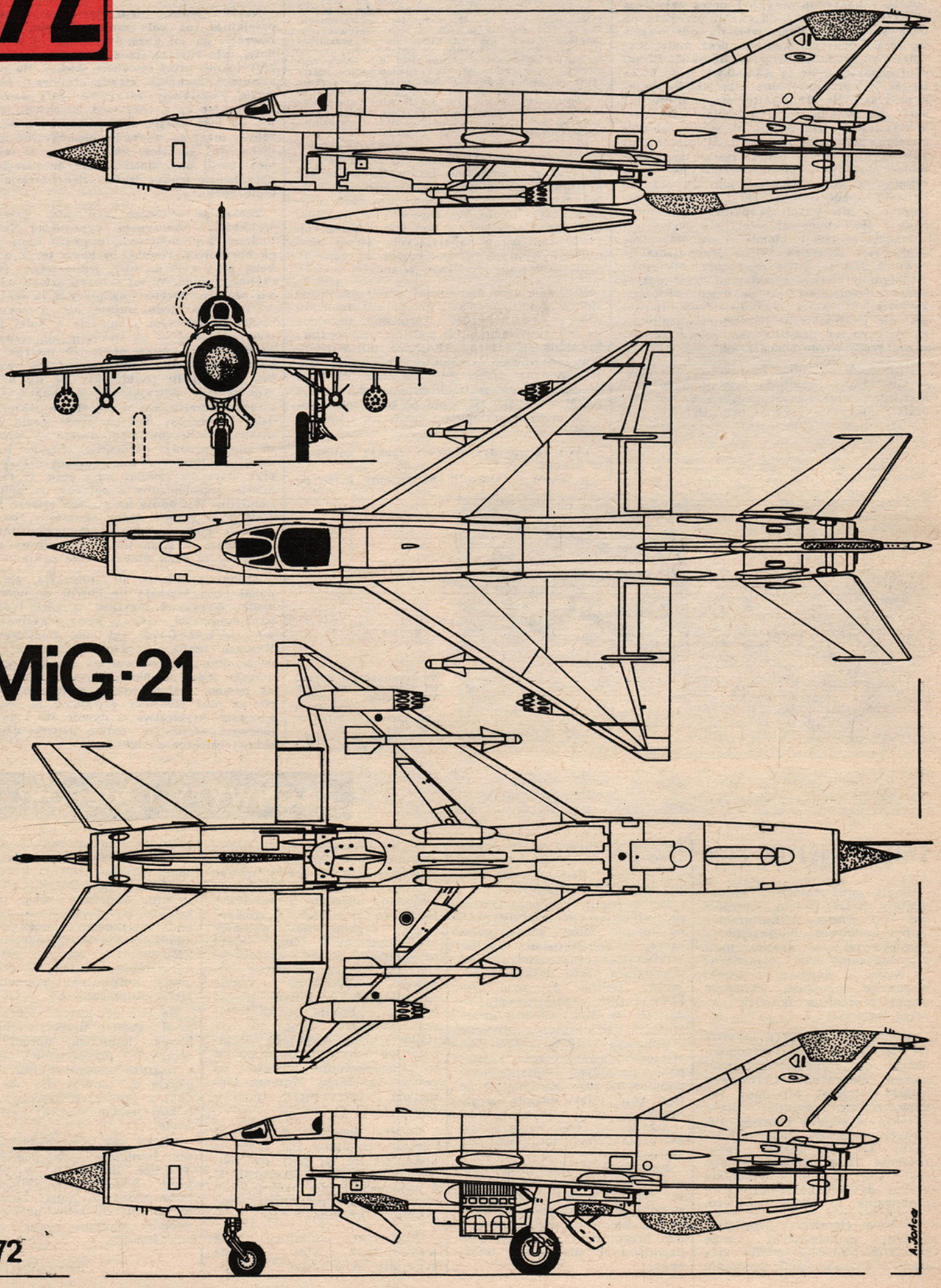
OBSERWATOR

KLUB 1:72

Na naszym rynku znalazły się w sprzedaży liczne modele plastykowe samolotów MiG-21. Mamy więc modele samolotów MiG-21 produkcji radzieckiej (skala 1:50), sprowadzone z NRD (skala 1:100) oraz ostatnio z wytwórni Matchbox i Airfix (skala 1:72). Zamieszczone rysunki pozwolą wzbogacić naszą kolekcję modeli plastykowych różnych wersji samolotu MiG-21.

Rysował: ADAM JOŃCA

SAMOLOTY MYŚLIWSKIE



na trasie

WILNO–KOWNO

Zabytkowy ratusz na starym rynku w Kownie. Mieści się w nim obecnie muzeum miejskie, a wydzielona część reprezentacyjna pełni funkcję pałacu ślubów.

DOKOŃCZENIE Z POPRZEDNIEGO NUMERU

Naczelnikiem drugiego aeroklubu, tego techniczno-lotniczego, jest **Pranas Winničkas**, mistrz sportu, główny i zasłużony na Litwie trener kadry w akrobacji lotniczej. Wylatał ponad 2500 godzin na samolotach i ponad 400 na szybowcach, w lotnictwie pracuje 27 lat. Funkcję szefa wyszkolenia pełni w aeroklubie już od 17 lat **Jonas Kawelauskas**. Na samolotach i szybowcach wylatał on ponad 5000 godzin, będąc związanym z lotnictwem od 1954 r. Jest członkiem samolotowej kadry narodowej ZSRR w akrobacji. W 1972 r. zdobył na mistrzostwach w Moskwie tytuł mistrza Związku Radzieckiego w tej dyscyplinie sportu lotniczego. Ciekawostką może być fakt, iż ma trzech braci — **Jonosa**, **Rajmundasa** i **Antanasa**, którzy są pilotami — członkami tego aeroklubu i legitymują się tytułami mistrzów sportu lotniczego.

Pora pożegnać z podziękowaniem aeroklub. Trzeba zwiedzić także Kowno, dokąd z lotniska nad Niemnem jest 35 km. Na nowej trasie przewodnictwo obejmuje kierownik Wydziału Propagandy KC Komsomołu Litwy — Janina Barysaite.

Obiad jemy w restauracji „Orbita" z kosmicznym wystrojem wnętrza jak przystało na nazwę, i kelnerkami w błękitnych mini mundurkach stewardes pokładowych. Potem zwiedzamy miasto, jego historyczne i kulturalne obiekty, nie omijając i tego co może nas interesować z punktu widzenia lotnictwa.

Przy ulicy Mickiewicza 2 mieści się Stacja Młodych Techników, akurat w remoncie. Mimo to, dyrektor **Tadeusz Koronkiewicz**, mówiący świetnie po polsku, wierny od 15 lat czytelnik „Skrzydlatej", pokazuje nam co może, w niezbyt może efektownej oprawie w czasie remontu. Stacja prowadzi m.in. sekcje modelarstwa, radiową i filmową, pracownie bogato wyposażone. W bibliotece nietrudno dostrzec polskie książki modelarskie i techniczno-lotnicze oraz zszywki „Skrzydlatej" i „Modelarza".

Dyrektor Stacji jest zapalonym lotnikiem sportowym, zaczął latać w 1941 r. i ma na koncie 1500 godzin, czynnie działa w aeroklubie kowieńskim i przez 10 lat był jego prezesem. Opowiada mi, że za naszym przykładem zorganizował w 1974 r. pierwsze zawody latawcowe, które zyskały od razu uznanie dzieci i rodziców. W stadium organizacji znajduje się małe muzeum tradycji lotnictwa litewskiego. W jednej z sal wisi już pod sufitem oryginalny pierwszy litewski samolocik ANBO-1, zbudowany w 1923 r. przez **Antanasa Gustaitisa**. Mają też dwa stare silniki lotnicze, a modelarze budują modele redukcyjne historycznych samolotów i szybowców, w tym m.in. model samolotu „Lituanica", na którym sławni litewscy lotnicy, Darius i Girenas, przelecieli w lipcu 1933 r. Atlantyk.

Z „Lituanicą" i jej bohaterskimi pilotami spotykam się potem w kowieńskim Państwowym Muzeum Historycznym. Specjalna sala na drugim piętrze muzeum poświęcona jest litewskim zdobywcom Atlantyku. **S. Darius** i **S. Girenas** wystartowali 15 lipca 1933 r. z Nowego Jorku na samolocie sportowo-turystycznym typu „Bellanca", nazwanym „Lituanica". Przelecieli Atlantyk, pokonując w sumie 6411 km. W 37 godzinie przelotu, kiedy do Kowna było już tylko 3 i pół godziny lotu, w pobliżu Myśliborza (w nocy z 16 na 17 lipca około godziny 0.30), następuje katastrofa samolotu, w tajemniczych do dziś nie wyjaśnionych okolicznościach. Obaj lotnicy zginęli na miejscu. Ich ciała pochowane zostały na cmentarzu w Kownie. Zebrane z pietyzmem szczątki samolotu można dziś obejrzeć w dużej oszkolnej gablocie w sali „Per Atlanta" muzeum Kowieńskiego. Oprócz tego zebrano w sali wiele pamiątek po znakomitych lotnikach — ubrania, rzeczy osobiste, dokumenty, listy, dużo fotografii, wycinki prasowe o wielkim wyczynie Litwinów. Zwraca uwagę zniszczony częściowo dziennik-pamiętnik osobisty Dariusa z przygotowań do atlantyckiego przelotu, w którym ostatni zapis nosi datę 13.VII.1933 r. Na szczątkach kadłuba można odczytać jeszcze kilkanaście nazwisk amerykańskich Litwinów, którzy finansowali częściowo kupno samolotu swych rodaków. Wielka mapa ilustruje trasę atlantyckiego i europejskiego przelotu Dariusa i Girenasa.

Wciąż żywa jest w radzieckiej Litwie pamięć o litewskich zdobywcach Atlantyku.

Przy ulicy Gagarina w Kownie odwiedzam z kolei Pałac Pionierów im. Gagarina. Podobnie jak w innych — modelarnia lotnicza i rakietowa. Różne kółka zainteresowań skupiają ponad 1500 dzieci, z tego połowa bierze udział w zajęciach o problematyce technicznej. Kierownik działu technicznego **Zigmas Augavicius** informuje, że modelarze Pałacu zajęli pierwsze miejsce w konkursie „Kosmos", zorganizowanym przez redakcję „Modelista-Konstruktora". Pokazuje też, nie bez satysfakcji, muzeum historii kosmonautyki prowadzone przez pionierów — młodych kosmonautów. To mini muzeum jest interesujące, prowadzi i uzupełnia na bieżąco wszystkie nowości z tej dziedziny. Liczne modele, fotografie i publikacje świadczą także o kontaktach z radzieckimi kosmonautami. Bogaty zbiór znaczków o tej tematyce. Nie brak tu również „Skrzydlatej" i „Modelarza".

Na koniec moich wędrówek po lotniczej Litwie dowiaduję się, właśnie w Kownie, że jeden z czołowych modelarzy litewskich jest również rekordzistą ZSRR i świata. **P. Motekaitis** z aeroklubu w Szawle ustanowił 20 czerwca 1971 r. rekord prędkości lotu po prostej w klasie F-1B (modele samolotów i wodnosamolotów z napędem mechanicznym) — 144,9 km/h. Dwa następne rekordy świata ustanowił on w klasie F-1-F (modele śmigłowców z napędem mechanicznym): prędkość lotu po prostej — 144,230 km/h (12.VI.1970) i odległość przelotu — 5,006 km (31.VI.1973). Pogratulować.

JERZY R. KONIECZNY

Na lotnisku aeroklubowym w Kownie (zdjęcie powyżej). Od lewej: Pranas Winničkas, Antanas Arbaciauskas, Jonas Kawelauskas i Zigmas Polinauskas. Na zdjęciu poniżej — metalowe dwumiejscowe szybowce „Blanik".

Zdjęcia: J. G. BIECHTIEROW (3)

PO KOSMICZNYM LOCIE

NOTATKI Z CENTRUM PRASOWEGO LOTU „SOJUZ—APOLLO" (1)

Tak się złożyło, że dwukrotnie brałem udział w spotkaniach z kosmonautą **Aleksiejem Leonowem** po jego powrotach z Kosmosu.

Dziesięć lat temu byłem korespondentem prasy polskiej w Moskwie. Wystartował wówczas na orbitę statek kosmiczny „Woschod-2", na którym Leonow odbył swój pierwszy lot w charakterze II pilota. Sensacją tego lotu było opuszczenie przez Leonowa kabiny statku i 20-minutowe orbitowanie w Kosmosie. Tego słowa nie było wówczas w żadnym leksykonie. Do języka polskiego wprowadził je „Express Wieczorny", który przeprowadził wśród czytelników ankietę: „Jak nazwać swobodne poruszanie się człowieka w przestrzeni kosmicznej?". Przyczyniłem się do tej ankiety, zadając Leonowowi na konferencji prasowej, podczas której pokazano film o jego ewolucjach za burtą statku, zacytowane powyżej pytanie. Leonow roześmiał się: Nie wiem — odpowiedział szczerze. — Nie miałem czasu zastanowić się nad tym. Może prasa się zastanowi?". Wśród propozycji, jakie wówczas padły, było między innymi „leonowanie". Ciekawe, że podobną propozycję wysunęli czytelnicy „Wieczerniej Moskwy", która podchwyciła inicjatywę „Expressu".

Na tej samej konferencji prasowej zapytałem prezesa Akademii Nauk ZSRR profesora **Mstisława Kiełdysza**, jakich wydarzeń kosmicznych można oczekiwać w najbliższych latach w dziedzinie lotów załogowych. Profesor **Kiełdysz** odpowiedział: **grupowe loty kilku statków, zespołowe orbitowanie, przesiadka kosmonautów na orbicie ze statku do statku.**

Wszystkie te zapowiedzi spełniły się w latach następnych. Nikt wówczas nie odważył się jednak przewidzieć zespołowego lotu radziecko-amerykańskiego, połączenia statków obydwu tych państw i podania sobie dłoni przez kosmonautów i astronautów nad ojczystą planetą. Wydaje się, iż od tego czasu upłynęła epoka. W każdym razie zamknięty został jeden rozdział, a może nawet dwa rozdziały w historii opanowania Kosmosu przez Człowieka.

Kiedy Aleksiej Leonow i Paweł Bielajew, I pilot „Woschoda-2", zeszli na rządowym lotnisku we Wnukowie pod Moskwą na słynny czerwony chodnik, po którym niespełna cztery lata przed nimi wkroczył do historii Gagarin, kilku dziennikarzy na trybunie prasowej liczyło ich kroki.

— „100 kroków do sławy" — powiedział korespondent radia czechosłowackiego. — „Taki dam tytuł swej korespondencji".

To były kroki po Ziemi. A jak liczyć kroki Człowieka w Kosmosie?

W tym samym kraju, w którym urodzili się Gagarin i Leonow, żył uczony i myśliciel, który wcześniej niż inni powiedział: **„Przyszłość ludzkości związana jest nie tylko z Ziemią, ale i z Kosmosem. Ziemia jest kolebką ludzkości, lecz ludzkość nie może żyć wiecznie w kolebce".** Był to **Konstanty Ciołkowski**, w którego żyłach płynęła również polska krew.

Nic dziwnego, że wielu dziennikarzy zagranicznych, którzy przybyli do Moskwy dla nadawania sprawozdań i reportaży z lotu „Sojuz-Apollo", udało się w przededniu startu „Sojuza-19" do Kaługi, gdzie urodził się i mieszkał ojciec radzieckiej kosmonautyki. Przyszłość, o której mówił Ciołkowski, dla nas stała się teraźniejszością. Myśl Ciołkowskiego od blisko dwudziestu lat wcielają w życie setki tysięcy ludzi, zatrudnionych przy realizacji programów kosmicznych w różnych krajach. Przede wszystkim w Związku Radzieckim i Stanach Zjednoczonych, którym zawdzięczamy pierwsze kroki w Kosmos i pierwszą w świecie międzynarodową wyprawę orbitalną.

Ludzkość wyszła z kolebki. Oto jej pierwsze kroki w przestrzeń pozaziemską:

Pierwszy krok — pierwszy sputnik.

Drugi krok — pierwszy człowiek w Kosmosie, Gagarin.

Trzeci krok — orbitowanie Leonowa.

Czwarty krok — człowiek na Księżycu, Armstrong, a za nim inni.

Piąty krok — lot „Sojuz—Apollo", uścisk dłoni na orbicie.

Zamiast rywalizacji w Kosmosie — połączenie wysiłków. Wspaniały przykład dla całego świata. Tytuły w gazetach: „Orbita pokoju", „Orbita odprężenia", „Orbita współpracy".

Dwa dni przed startem „Sojuza-19" byłem w Gwiezdnym Miasteczku. Oprowadzał mnie po nim jeden z pierwszych kosmonautów radzieckich, obecnie generał, pilot „Wostoka-3" i „Sojuza-9", **Andrian Nikołajew.**

„Wy, dziennikarze, przez najbliższe dni będziecie pasjonować się tym, co dzieje się na orbicie. Ale lot się skończy. Kiedy miną związane z nim emocje, pomyślcie, dzięki czemu i w imię czego podali sobie dłonie w Kosmosie Rosjanie i Amerykanie? Jakie nowe perspektywy otwiera przed ludzkością ten lot?".

Słowa Andriana Nikołajewa zanotowałem na taśmie magnetofonu. I dlatego swe notatki z Centrum Prasowego, w którym spędziłem 15 najciekawszych w mym życiu dni, rozpoczynam od ogólnych refleksji.

Emblemat lotu — połączone statki na orbicie okołoziemskiej — urósł 17 lipca 1975 roku do miana symbolu nowej epoki — okresu pokojowej współpracy narodów. Jak picassowski gołąb, który niedawno jeszcze był symbolem epoki walki o pokój. Walki przez ludzkość wygranej.

W dniu połączenia statków, które wystartowały pod różnymi flagami, reprezentującymi różne systemy polityczne i różne ideologie, cała ludzkość wyszła na nową, wyższą orbitę — idei współistnienia, współpracy i partnerstwa. Wybitni mężowie stanu wypowiedzieli wiele mądrych słów o tym zwrocie w dziejach ludzkości. Ponieważ w czasie lotu nadawałem korespondencje z Moskwy, zacytuję słowa Leonida Breżniewa: **„Nasza planeta jest wystarczająco duża, abyśmy mogli żyć na niej w pokoju. Ale za mała, aby narażać ją na niebezpieczeństwo wojny".** Te słowa były adresowane do radzieckich kosmonautów i amerykańskich astronautów, którzy po raz pierwszy mieli wspólnie spojrzeć na ojczystą planetę z jednej orbity.

Cała ludzkość uczestniczyła w tym locie dzięki wspaniałej pracy telewizji. I cała ludzkość uważała ten lot za swój. Symbolem stało się zabranie przez kosmonautów radzieckich na orbitę okołoziemską flagi ONZ, którą w Kosmosie załoga statku „Sojuz-19" przekazała załodze „Apolla" i którą astronauci amerykańscy przywieźli z powrotem na Ziemię. Można sądzić, że na najbliższej sesji Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych w Nowym Jorku cała piątka wspaniałych synów Ziemi wręczy tę flagę sekretarzowi generalnemu ONZ.

A wracając myślą do tamtego, pierwszego lotu Leonowa, którego byłem świadkiem przed dziesięciu laty, chcę przypomnieć krespondencję, którą wówczas nadałem z Moskwy. Oto kopia

W chwilę po podpisaniu w Moskwie protokołu o zakończeniu wspólnych przygotowań do radziecko-amerykańskiego eksperymentu kosmicznego „Sojuz — Apollo".

Zdjęcie: APN

dalekopisu z 19.III.1965 roku, który zachowałem w swym archiwum:

„Gdy w piątek o godzinie 8 rano czasu moskiewskiego radio przestało nadawać komunikaty o statku kosmicznym „Woschod-2", wiadomo było, że program dobiega końca i statek wkrótce znajdzie się na Ziemi. Powinno to było nastąpić około południa, tymczasem upływały godziny, a radio milczało. Do serc dziesiątków milionów ludzi zakradł się niepokój. Kosmonautyka przeżywa przecież jeszcze dziecięcy wiek. Obawy okazały się płonne. O 16.45 rozległ się oczekiwany sygnał, zapowiadający ważne komunikaty. Cały Związek Radziecki zgromadził się przy aparatach radiowych i telewizorach. „Wylądowali!" — odetchnęli wszyscy. Studenci przerwali wykłady i ruszyli z transparentami i fotografiami kosmonautów na Plac Czerwony, urządzając radosną manifestację".

Ta sama korespondencja kończyła się słowami:

„Po raz pierwszy lądowanie statku kosmicznego odbyło się przy pomocy ręcznie uruchomionych silników hamujących. Brak jeszcze oficjalnych szczegółów na ten temat. Nasuwają się trzy przypuszczenia. Po pierwsze: nad tradycyjnymi lądowiskami kazachstańskimi mogła panować zła pogoda, która uniemożliwiłaby szybkie odszukanie statku przez samoloty i helikoptery. Po drugie: lądowanie przy użyciu „ręcznych hamulców" mogło być przewidziane programem lotu. Po trzecie: mógł zaistnieć defekt w systemie automatycznego sprowadzania statku z orbity".

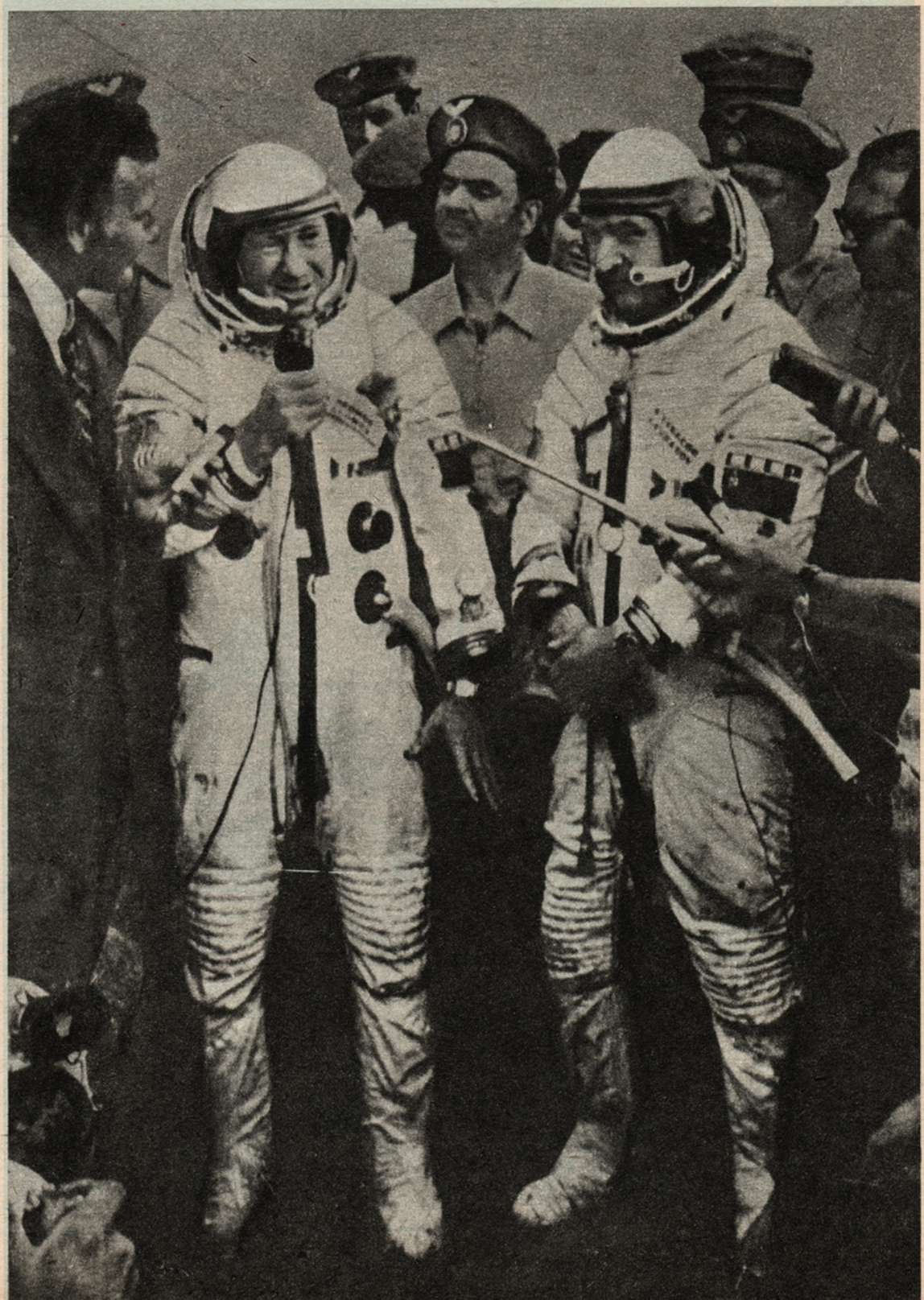
Wkrótce wyjaśniło się: był defekt. Zamiast lądować na stepach Kazachstanu, „Woschod-2" osiadł w tajdze na przedgórzach Uralu — 1500 kilometrów od celu. Nie Karaganda, lecz miasto Perm powitało kosmonautów.

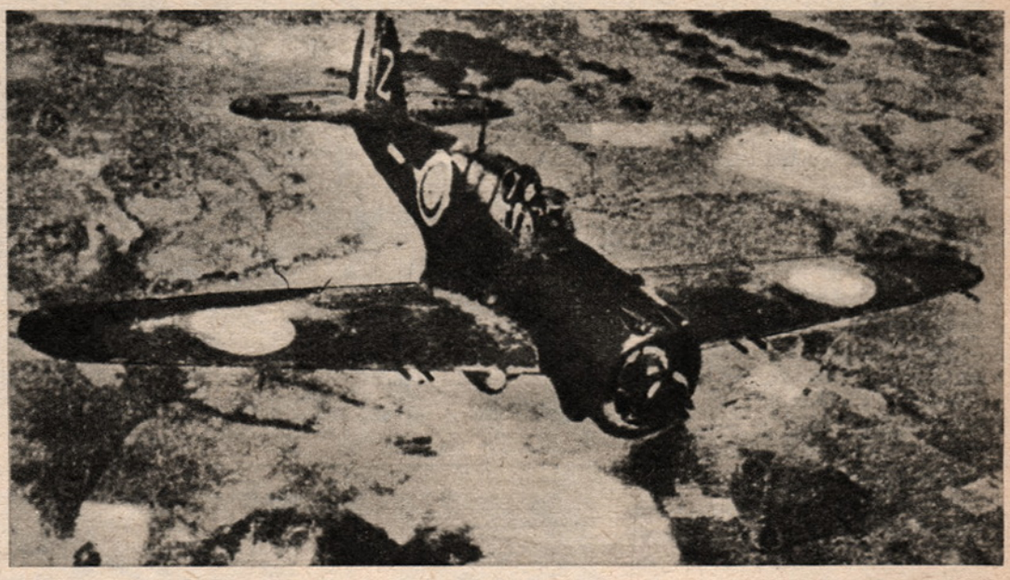
A lot obecny? Fantastyczna precyzja od chwili startu obydwu statków do momentu ich lądowania. Połączenie na orbicie zrealizowane o trzy sekundy wcześniej. I lądowanie „Sojuza-19" o trzy sekundy wcześniej, a „Apolla" dokładnie w wyznaczonym czasie. Odchylenie obydwu statków o około 10 kilometrów od centrum wyznaczonego poligonu — a więc praktycznie w środku celu (korektę wnosi wiatr). I wszystko to na oczach całej planety. Fascynujące sceny, odtajnione statki, kosmodromy i lądowiska. Wspaniała informacja prasowa, radiowa i telewizyjna.

O tym jak to się odbywało co dzień, jak funkcjonowało Centrum Prasowe w Moskwie i Houston — w następnym odcinku mego notatnika.

RYSZARD BADOWSKI

Kosmonauci radzieccy A. Leonow i W. Kubasow tuż po wylądowaniu po zakończonym eksperymencie „Sojuz — Apollo".





SAMOLOT MYŚLIWSKI CURTISS „HAWK — 75A-2"

Lotnictwo polskie we Francji używało 13 amerykańskich samolotów myśliwskich Curtiss „Hawk-75A". Latały na nich klucze grupy Montpellier, przydzielone do jednostek francuskich wyposażonych w te samoloty. Np. klucz kpt. Łaszkiewicza przy GC-III/2 latał na początku walk na „Hawk-75A", a także używał ich klucz „kominowy" kpt. Kosińskiego, latający w obronie fabryk w Bourges. Klucz ten zestrzelił cztery samoloty hitlerowskie. Curtissy „Hawk-75A" były przyjęte entuzjastycznie przez pilotów. ze względu na doskonałą zwrotność i dobre osiągi (choć gorsze od Bf-109).

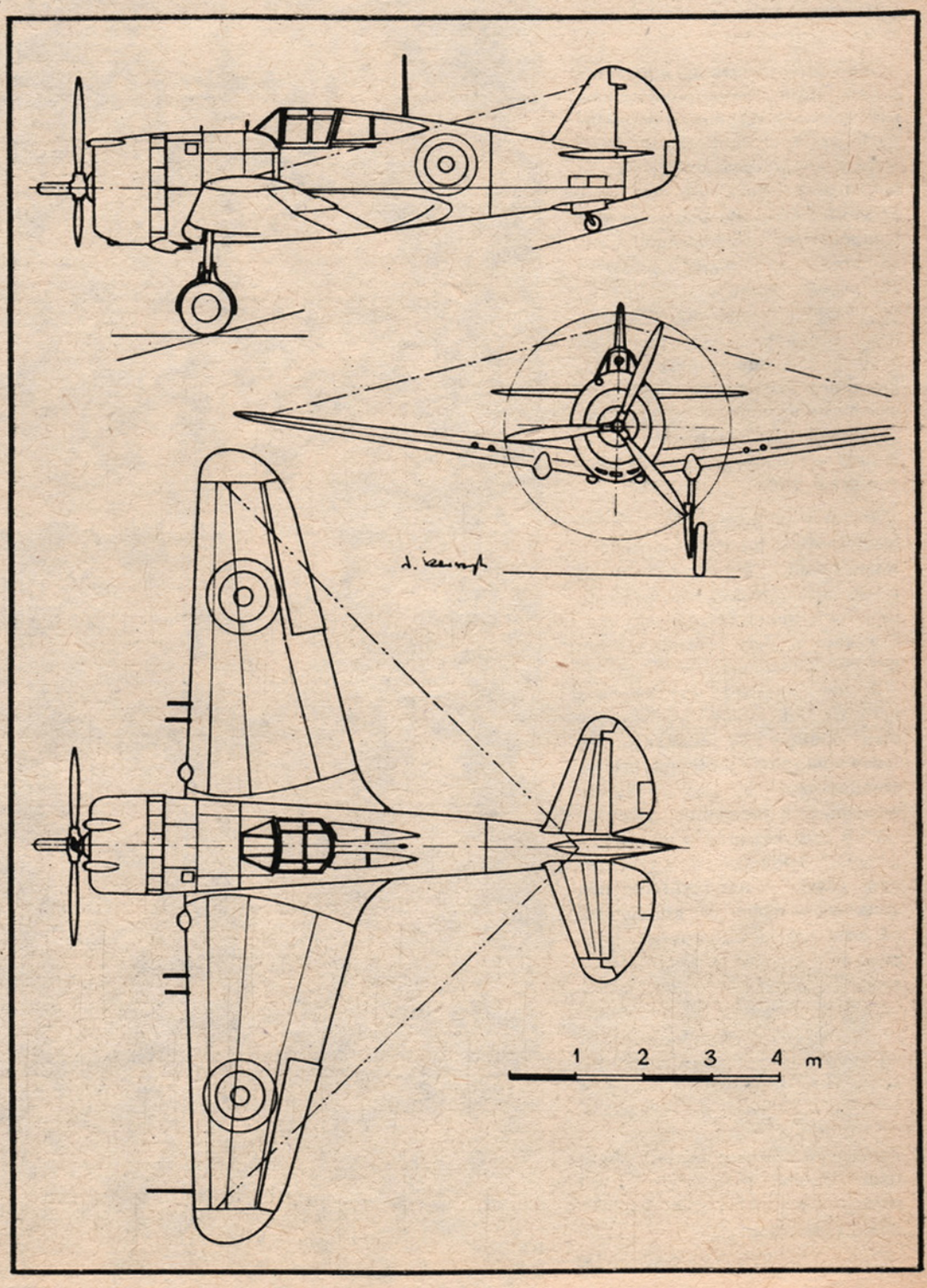
W 1934 r. naczelny inżynier w zakładach Curtissa, Don R. Berlin zaprojektował myśliwski dolnopłat metalowy, który pod oznaczeniem „Hawk" Model-75 oblatany został w końcu lata 1935 r., jednak bez sukcesu. Po przeróbkach „Hawk" Model-75B z mocniejszym silnikiem odbył pomyślnie próby fabryczne. Wojsko zamówiło dwa prototypy do badań. Samoloty te nazwane przez wytwórnię „Hawk" Model 75E oznaczono w wojsku Y1P-36. Próby przeprowadzone w 1937 r. potwierdziły dobre właściwości myśliwca, został on zatem skierowany do produkcji seryjnej. Pierwsze samoloty seryjne weszły do służby w lotnictwie amerykańskim w kwietniu 1938 r. jako P-36A (fabryczne oznaczenie „Hawk" Model-75L). W maju 1938 r. Francja zamówiła 100 maszyn „Hawk-75A-1" (fabryczne oznaczenie „Hawk" Model-75Q). W odróżnieniu od P-36A miały one przyrządy pokładowe z jednostkami metrycznymi i uzbrojenie złożone z 4 karabinów maszynowych (silnik Pratt-Whitney-R--1830-SC3G „Twin Wasp" o mocy 1 050 KM). Na początku 1939 r. myśliwce znalazły się we Francji. Zamówiono dalsze egzemplarze nowych wersji z mocniejszymi silnikami i powiększonym uzbrojeniem: „Hawk-75 A-2" z 6 k. masz. i „Hawk-75 A-3" z silnikiem o mocy 1 200 KM. Oprócz „francuskich" były też inne wersje eksportowe: Model-75-M dla Chin, Model-75-N dla Syjamu, Model--75-0 dla Argentyny — wszystkie z silnikami Wright „Cyclone" GR-1820-G3 (875 KM).

Na myśliwcu „Hawk-75A-1" z Groupe de Chasse II/4 osiągnięto pierwsze zwycięstwo lotnictwa francuskiego w II wojnie światowej. Było to 8 września 1939 r. Podczas dalszych walk, a szczególnie podczas inwazji w 1940 r., zestrzelono na nich ponad 200 samolotów hitlerowskich. Zdobyte we Francji „Hawk-75A" Niemcy odsprzedali Finlandii, a pewną ich ilość używało lotnictwo rządu Vichy. Samoloty, które nie zdążyła otrzymać Francja przed kapitulacją, nabyła Wielka Brytania. Jako „Mohawki" utrzymywane były w rezerwie do 1941 r., a następnie odesłane do Indii.

Myśliwce Curtiss „Hawk-75" były używane w armii amerykańskiej jako P-36A. Weszły one pierwsze do walki z Japończykami podczas ataku na Pearl Harbour i odniosły pierwsze zwycięstwa powietrzne dla USA. Curtiss „Hawk-75" (P-36) były pierwszym nowoczesnym myśliwcem całkowicie metalowym budowanym w USA. Ogółem wyprodukowano ok. 820 maszyn.

Uzbrojenie: 6 k.masz. FN Browning (kal. 7,5 mm), z których 2 zsynchronizowane umieszczono nad silnikiem w kadłubie, a 4 w skrzydłach.

Napęd: Silnik gwiazdowy Pratt-Whitney R-1830-S1C3-G „Twin Wasp" chłodzony powietrzem, o mocy max. 1 200 KM.



DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 11,67 m, długość — 8,73 m, wysokość — 3,55 m, pow. nośna — 21 m².
Masy: Masa własna — 2 020 kg, masa użyteczna — 1 000 kg, masa całkowita max. — 3 020 kg.
Osiągi: Prędkość max. — 486 km/h, prędkość przelotowa — 400 km/h, wznoszenie na 4 600 m — 4,8 min, pułap — 10 000 m, zasięg — 970 km.
Na zdjęciu i rysunku :„Hawk-75A-2".

WITOLD SZEWCZYK

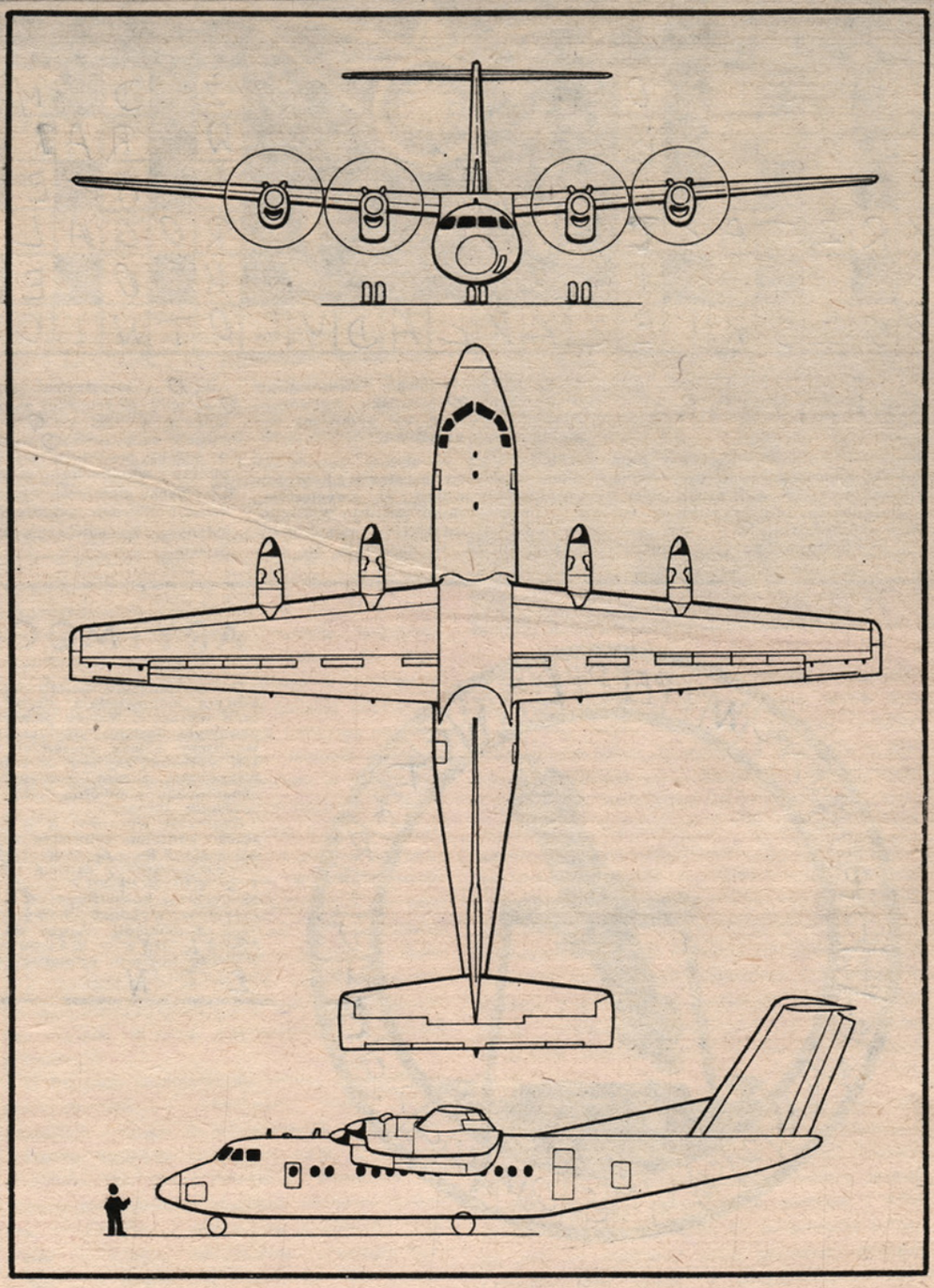
SAMOLOT KOMUNIKACYJNY DHC – 7 „DASH – 7"

Nowoczesne samoloty komunikacyjne są bardzo hałaśliwe i wymagają długich pasów startowych. Powoduje to liczne skargi na uciążliwość transportu lotniczego dla otoczenia i tendencję odsuwania lotnisk jak najdalej od miast i zaludnionych obszarów. Jeszcze do niedawna tendencja ta wydawała się nieodwracalna. Jednakże ostatnio szereg wytwórni prowadzi prace nad samolotami krótkiego startu i lądowania (STOL) o obniżonym poziomie hałasu, co pozwoli przybliżyć lotniska do centrów miast i skrócić dojazdy. Planuje się nawet włączyć samoloty do... transportu miejskiego! Takie właśnie założenia legły u podstaw projektu „cichego STOL", opracowywanego przez kanadyjską wytwórnię De Havilland, na podstawie przeprowadzonego badania rynku zbytu na samoloty mogące lądować nawet w śródmieściu, na lotniskach o długości zaledwie 600 m. Takim niezwykłym samolotem jest oblatany niedawno DHC-7 „Dash-7" (dosłownie: „Kreska-7"). Planuje się homologację samolotu jeszcze w tym roku i pierwsze dostawy seryjnych samolotów w 1977 r. Hałas wytwarzany przez samolot wynosi tylko 95 EPNdB.

„Dash-7" jest 50-miejscowym, czterosilnikowym, wolnonośnym górnopłatem konstrukcji metalowej. Trapezowe skrzydła o profilach laminarnych NACA 63A418 u nasady i NACA 63A415 na końcach mają wzniosu 4°30'. Konstrukcja dwudźwigarowa z pracującym pokryciem wzmocnionym klejonymi podłużnicami. Dwuszczelinowe klapy zajmują ponad 80% krawędzi spływu. Klapy wychylają się do startu o 25° przy pomocy siłowników śrubowych, a do lądowania o dalsze 25° — hydraulicznie. Przed klapami umieszczono szereg spoilerów, z których przykadłubowe pełnią rolę interceptorów do zmniejszania siły nośnej na ziemi, a skrajne (4 na każdym skrzydle) mogą być wychylane w powietrzu, zgodnie — jako hamulce aerodynamiczne lub różnicowo — dla wspomagania krótkich lotek. Kadłub o okrągłym, nieco spłaszczonym z dołu przekroju, konstrukcji półskorupowej, z klejonymi podłużnicami. Załoga liczy 2 osoby. Hermetyczna kabina mieści 12 rzędów, po 4 fotele, dla 48 pasażerów. Po usunięciu foteli można załadować ok. 5 000 kg towaru. Wejście do kabiny przez drzwi z lewej strony w tylnej części, wyposażone we własne rozkładane schody. Ster kierunku dzielony — tylna część wychyla się o większy kąt niż przednia — sterowanie hydrauliczne. Trapezowy statecznik poziomy nieruchomy. Ster wysokości konwencjonalny, nie dzielony. Podwozie trójzespołowe, chowane w locie. Wszystkie zespoły dwukołowe. Amortyzatory olejowo-powietrzne. Przednie koło sterowane.

Napęd stanowią 4 silniki turbinowe Pratt-Whitney (UACL) PT6A-50 o mocy 1 120 KM każdy, rozmieszczone na skrzydłach i napędzające 4-łopatowe wolnobieżne śmigła Hamilton Standard 24PF-301 o średnicy 3,4 m. Śmigła są przestawialne, odwracalne i ustawiane „w chorągiewkę". Paliwo mieści się w 4 integralnych zbiornikach skrzydłowych o łącznej pojemności 5 150 l.

(J. Ś.)

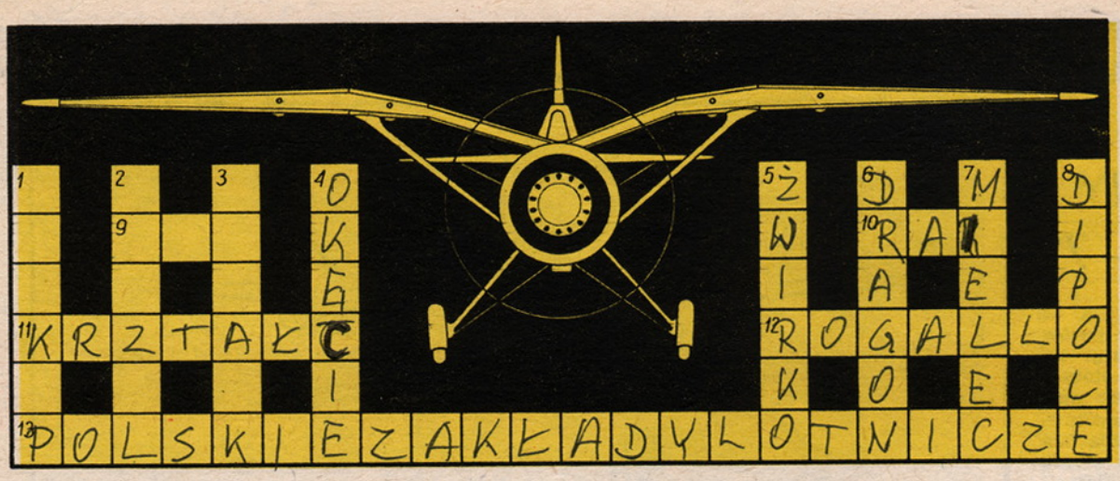


DANE TECHNICZNE

Wymiary: Rozpiętość — 28,35 m, długość — 24,50 m, wysokość — 8,00 m, pow. nośna — 79,90 m², wydłużenie — 10, wymiary kabiny — 12,2x2,6x2,0 m, pojemność kabiny (ładowni) — 55,2 m³, pojemność bagażników — 8,4 m³.

Masy: Masa własna — 11 130 kg, ładunek handlowy — 5 000 kg, masa całkowita do startu — 18 600 kg, masa do lądowania (max.) — 17 690 kg, masa bez paliwa (max.) — 16 100 kg, obciążenie pow. — 336 kg/m², obciążenie mocy — 8,3 kg/KM.

Osiągi: Prędkość przelotowa, max. (2 300 m) — 440 km/h, prędkość ekonomiczna (6 000 m) — 370 km/h, prędkość przeciągnięcia — 117 km/h, wznoszenie — 8,3 m/s, wznoszenie na 1 silniku — 5,3 m/s, pułap — 7 160 m, pułap na 1 silniku — 6 000 m, zasięg (ładunek max.) — 720 km, zasięg max. — 2 200 km, rozbieg — 360 m, start na 10,7 m — 550 m, start przerwany — 550 m, lądowanie znad 10,7 m — 350 m, dobieg — 230 m, wymagana długość lotniska — 580 m.



KRZYŻÓWKA

Poziomo: 9 — amerykańskie linie lotnicze; 10 — rumuńska wytwórnia lotnicza, w której był produkowany na polskiej licencji samolot z tej krzyżówki (wspak); 11 — jest również aerodynamiczny; 12 — twórca skrzydła elastycznego, stosowanego w lotniach; 13 — polska wytwórnia lotnicza, w której był budowany samolot z tej krzyżówki.

Pionowo: 1 — słynny kanadyjski pilot myśliwski z okresu I wojny światowej, odniósł 72 zwycięstwa; 2 — nazwa balonu wolnego Aeroklubu Poznańskiego; 3 — samolotowy mistrz Polski w akrobacji na 1974 rok; 4 — warszawski port lotniczy; 5 — pilot zwycięskiej załogi w Challenge'u w 1932 r.; 6 — francuska rakieta sandażowa; 7 — miejscowość, w której produkuje się polskie samoloty szkolno-treningowe „Iskra"; 8 — paski metalowe wyrzucane z samolotu w celu zakłócenia fal wysyłanych z radiolokatorów nieprzyjaciela.

ARYTMOGRAF

Do arytmografu należy wpisać litery, którym odpowiadają liczby odgadniętych wyrazów. Należy pamiętać, że jednakowym liczbom odpowiadają jednakowe litery. Litery wpisanych w ten sposób wyrazów, czytane zgodnie z ruchem wskazówek zegara, począwszy od pola oznaczonego podwójną linią, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: A — siedziba polskiego muzeum lotnictwa i astronautyki; 14 7 3 14 12 13 B — pierwszy sztuczny satelita japoński: 11 15 9 10 8; C — czechosłowacki spadochron zawodniczy: 1 6 16 19 D — wykonał pierwszy w historii start z pokładu okrętu (14.XI.1910 r.): 5 2 18; E — krajowe zakłady naprawcze sprzętu lotnictwa sportowego: 2 17 4.

NAGRODY

Wśród Czytelników, którzy nadeślą prawidłowe rozwiązania wszystkich trzech rozrywek umysłowych, rozlosowane zostaną następujące nagrody:

- **BUDZIK**
- **ZEGAREK NA RĘKĘ**
- **3 BONY KSIĄŻKOWE PO 100 ZŁ.**

Rozwiązania należy nadsyłać pod adresem redakcji: ul. Widok 8, 00-023 Warszawa, w terminie do 7 września br.

LOGOGRYF

1	C	Z	O	S	O	W	K	A				
2	W	I	S	C	O	U	N	I				
3	A	E	R	O	K	L	U	B				
4	P	O	D	W	O	Z	I	E				
5	S	T	A	N	D	A	R	T				
6	W	I	A	Z	A	N	K	A				
7	J	A	S	T	R	Z	A	B				
8	C	Z	E	R	W	O	N	Y				
9	T	U	R	B	O	L	E	T				
10				W		C						
11	L	A	D	O	W	N	I	K				
12	A											

Do logogryfu należy wpisać poziomo dwanaście wyrazów ośmioliterowych o podanych znaczeniach. Litery znajdujące się w polach oznaczonych podwójnymi liniami, czytane poziomo, dadzą rozwiązanie.

Znaczenie wyrazów: 1 — polska wytwórnia znana z wielu dokumentalnych filmów lotniczych; 2 — pierwszy w PLL LOT samolot turbośmigłowy; 3 — lotnicze stowarzyszenie sportowe; 4 — podzespół samolotu przeznaczony do startu i lądowania; 5 — klasa szybowców zawodniczych; 6 — szereg kolejno wykonywanych i powiązanych ze sobą figur akrobacji lotniczej; 7 — polski szybowiec akrobacyjny; 8 — kolor jednego ze świateł pozycyjnych samolotu; 9 — czechosłowacki samolot komunikacyjny, typu L-410; 10 — pierwszy poległy lotnik polski w II wojnie światowej; 11 — ładująca część aparatu kosmicznego; 12 — miejsce rozegrania szybowcowych mistrzostw świata w Wielkiej Brytanii w 1954 r.

Całość opracował
JANUSZ PALACZ

POCZTA

JAK ZOSTAĆ PILOTEM?

Waldemar Janiak — Ińsko, Tadeusz Szwedek — Warszawa, Grażyna Pacyńska — Nowe Skalmierzyce. Odpowiadamy na listy, których treść określić można pytaniami: Jak rozpocząć szkolenie podstawowe w powietrzu? Jak zostać pilotem?

Podstawowe szkolenie lotnicze prowadzą wszystkie aerokluby regionalne, do których zgłaszać się mogą wszyscy kandydaci, zainteresowani lataniem na szybowcach (w perspektywie i na samolotach) oraz skokami spadochronowymi. Warunkiem przyjęcia na podstawowe szkolenie lotnicze jest m.in. ukończenie 16 lat życia i uczęszczanie do szkoły średniej (lub jej ukończenie).

By jednak odbyć szkolenie podstawowe w powietrzu w okresie letnim trzeba się zgłosić do aeroklubu odpowiednio wcześniej, już w okresie jesienno-zimowym. Tak więc ci kandydaci na pilotów, którzy zgłoszą się obecnie do najbliższego miejsca zamieszkania aeroklubu regionalnego, mają szansę rozpoczęcia szkolenia w powietrzu dopiero w roku przyszłym.

Oprócz chłopców na szkolenie lotnicze w aeroklubach regionalnych przyjmowane są także dziewczęta.

Cywilnej szkoły pilotów w naszym kraju jeszcze nie ma. Kwalifikacje pilota zdobyć można jednak w szkołach wojskowych: **Wyższej Oficerskiej Szkole Lotniczej im. J. Krasickiego w Dęblinie** (termin składania podań upłynął jednak z dniem 15 maja br.) oraz istniejącej przy tej uczelni **Szkole Chorążych Wojsk Lotniczych.** Do dęblińskiej szkoły chorążych personelu latającego składać można podania o przyjęcie do **1 września** br. (podania składa się poprzez miejscowe sztaby wojskowe, które udzielają też szczegółowych informacji).

Szkoła Chorążych Wojsk Lotniczych w Dęblinie kształci chorążych personelu latającego w specjalnościach: **pilotów samolotów transportowych, pilotów śmigłowców, nawigatorów samolotów transportowych** oraz chorążych personelu naziemnego: **nawigatorów naprowadzania i meteorologów-synoptyków.** Chorążych kształci się na kursach dwu i trzyletnich (trzy lata dla absolwentów zasadniczych szkół zawodowych).

Dodać warto, że z myślą o przygotowaniu kandydatów do Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej im. J. Krasickiego zorganizowane zostało w Dęblinie **Liceum Lotnicze.** Do liceum przyjmowani są kandydaci po ukończeniu szkoły podstawowej, mający odpowiednie predyspozycje zdrowotne i psychiczne. Nauka trwa 4 lata. Po zdaniu egzaminu dyplomowego, absolwenci otrzymują dyplom **mechanika przyrządów pokładowych i osprzętu,** uprawniający do podjęcia studiów na wyższych uczelniach. Chętnie przyjmowani są na dalsze studia w WOSL na kierunki pilotażu i nawigacji a w przypadku niespełniania warunków zdrowotnych — na kierunki nawigatora stanowisk dowodzenia lub oficerów politycznych. W trakcie trwania nauki uczniowie szkoleni są również w zakresie przygotowania obronnego, odbywają praktykę w zakładach lotniczych, wykonują loty na szybowcach i samolotach tłokowych. Otrzymują też bezpłatne umundurowanie oraz korzystają z bezpłatnego wyżywienia i zakwaterowania. Kandydaci zainteresowani nauką w tej szkole powinni pisać bezpośrednio pod adresem: **Liceum Lotnicze przy WOSL w Dęblinie.** Szczegółowych informacji udzielają także wszystkie terenowe sztaby wojskowe.

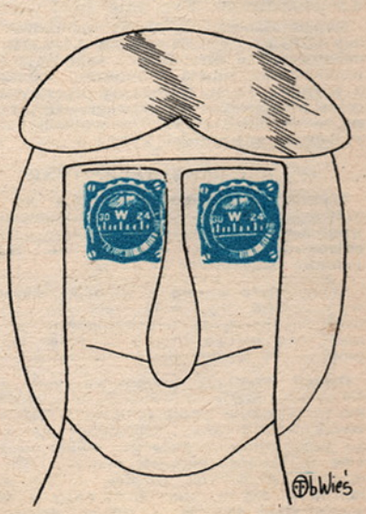
PROSIMY O POPRAWIENIE

„SP" nr 18/1975. Strona 14 — opis samolotu PZL P-7. Powinno być: PWS-10 i PWS-A.

„SP" nr 20/1975. Strona 9 — tablica: AISA-GA. Powinno być: masa całkowita — 1 200 kg.

PIR

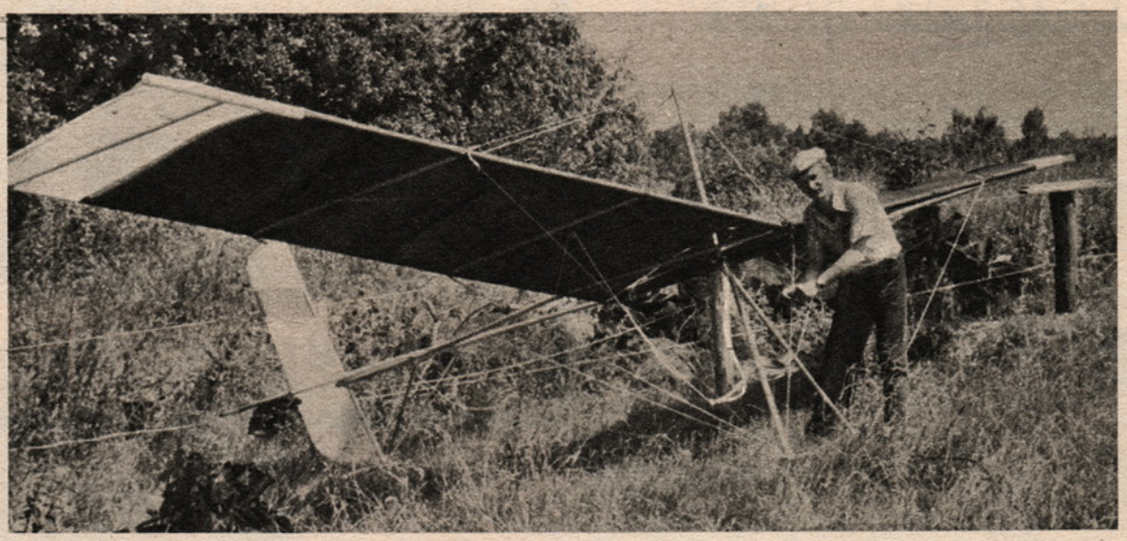
Grzegorz Kwiatkowski — Piła. Podajemy adres Okręgowego Inspektoratu Państwowej Inspekcji Radiowej: Poznań 60-702, ul. Głogowska 17.



Rys. W. Fuglewicz

KLUB AMATORÓW KONSTRUKTORÓW KAK

LOTNIA TYPU SZYBOWCOWEGO

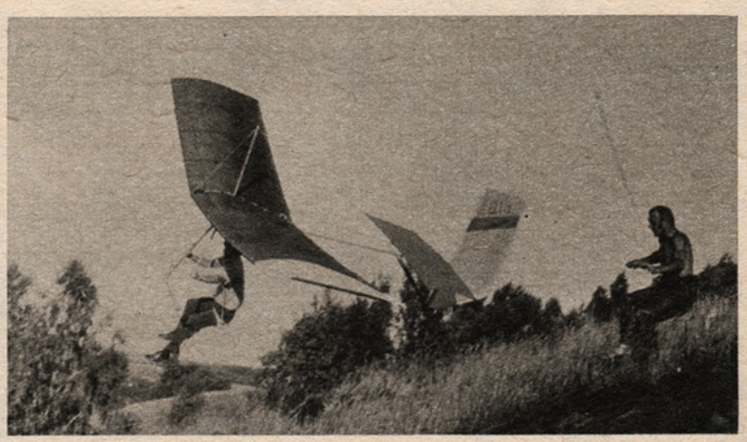


Lotnia „Ala" i jej budowniczy — autor artykułu.

Już od 19 lat interesuję się lotnictwem. Mając 15 lat byłem uczestnikiem Korespondencyjnego Teoretycznego Kursu Szybowcowego, zorganizowanego przez Waszą Redakcję, który ukończyłem z wynikiem dobrym. Niestety, warunki zdrowotne uniemożliwiły mi bliższy kontakt z powietrzem. Pozostało modelarstwo i marzenia o lataniu. I oto właśnie „Skrzydlata Polska" latem 1973 roku zamieściła bardzo ciekawy artykuł o lotniach.

Marzenia odżyły na nowo. W tym czasie moje sprawy ułożyły się tak, iż musiałem wyjechać na ponad rok do Stanów Zjednoczonych. Tam starałem się śledzić postęp w rozwoju lotniarstwa. W wyniku tego nabyłem plany budowy lotni o układzie klasycznego jednopłata „Quicksilver-B". Po powrocie do kraju rozpocząłem budowę tej lotni. Budowa trwała osiem miesięcy. Przy zdobywaniu niektórych materiałów i wykonywaniu niektórych trudniejszych detali korzystałem z pomocy kolegów. Budowę ukończyłem w czerwcu tego roku. Pierwsze próby przeprowadzałem wraz z moją żoną Lucyną i bratem Andrzejem w dniach 4—9 lipca 1975 r. na jednej z górek w okolicach Mrągowa. Niestety, niesprzyjające wiatry oraz nienajlepsze warunki terenowe uniemożliwiły dłuższe loty. Wykonałem kilka lotów około półminutowych. Ale już te loty pozwoliły mi na odczuwanie różnic między lotem na lotni typu Rogallo (latałem na lotniach „Mona" i „Flexi-Flier" wykonanych przez studentów Koła Naukowego Lotników PW, a było to moje pierwsze praktyczne zetknięcie się z lotniarstwem) i lotem na lotni typu „Quicksilver". Mimo pozorów, „Ala" (tak nazwałem swoją pierwszą lotnię) okazała się lotnią bardzo wrażliwą na sterowanie. Jest ona tak skonstruowana, że w łatwy sposób można tę czułość regulować poprzez regulację wychylenia steru kierunku. Poza tym jest to lotnia, moim zdaniem, ostrzejsza od lotni typu Rogallo, to znaczy nieco szybciej lata i mocniej nosi. Więcej też waży. Moja lotnia ma masę 25 kg. Do startu, w warunkach stałego, co do kierunku oraz siły i niezbyt silnego wiatru (3—4 m/s), wystarczy jeden pomocnik podtrzymujący usterzenie i pomagający w rozbiegu. W warunkach trudniejszych potrzeba jeszcze pomocników przy skrzydłach. Załączam zdjęcia z pierwszych prób mojej lotni.

Zdjęcia: Lucyna Wąsowska



Start lotni „Ala" (powyżej) oraz jej lot (z lewej i poniżej).

Sama lotnia jest dosyć kłopotliwa w transporcie, zarówno drogowym, jak i na zbocze. Dorobiłem do niej kółka odejmowane, które znacznie ułatwiają transport lotni na zbocze. Po zdemontowaniu lotnię daje się przewozić na dachu samochodu „Trabant", ale jest to dosyć uciążliwe. I na koniec jeszcze uwaga dla kolegów, którzy również budują lub zamierzają budować „Quicksilvera". Lotnia ta według konstruktora powinna być pokryta dakronem. Ja zastosowałem, jako materiał zastępczy ortalion. Ortalion jest bardzo wrażliwy na zmiany wilgotności powietrza (rozciągliwość ortalionu zmienia się nawet o kilka procent). Przykładowo: rano i wieczorem pokrycie skrzydeł jest bardzo luźne, łatwo można wyjmować i wkładać żebra profilu płata (czynność niezbędna przy montażu i demontażu lotni), podczas gdy w słoneczne południe włożenie żeber jest ogromnie utrudnione i nawet potrafi miejscami dziurawić ortalion. Należy wtedy zwilżyć wodą ortalion w okolicach żeber.

Jednocześnie chciałbym zgłosić swoją kandydaturę na członka Klubu Amatorów Konstruktorów.

Inż. JANUSZ WĄSOWSKI

ROK ZAŁOŻENIA 1930

SKRZYDLATA POLSKA

Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale w Paryżu.

REDAKCJA
ul. Widok 8, 00-023 Warszawa
Telefon: 27-33-78

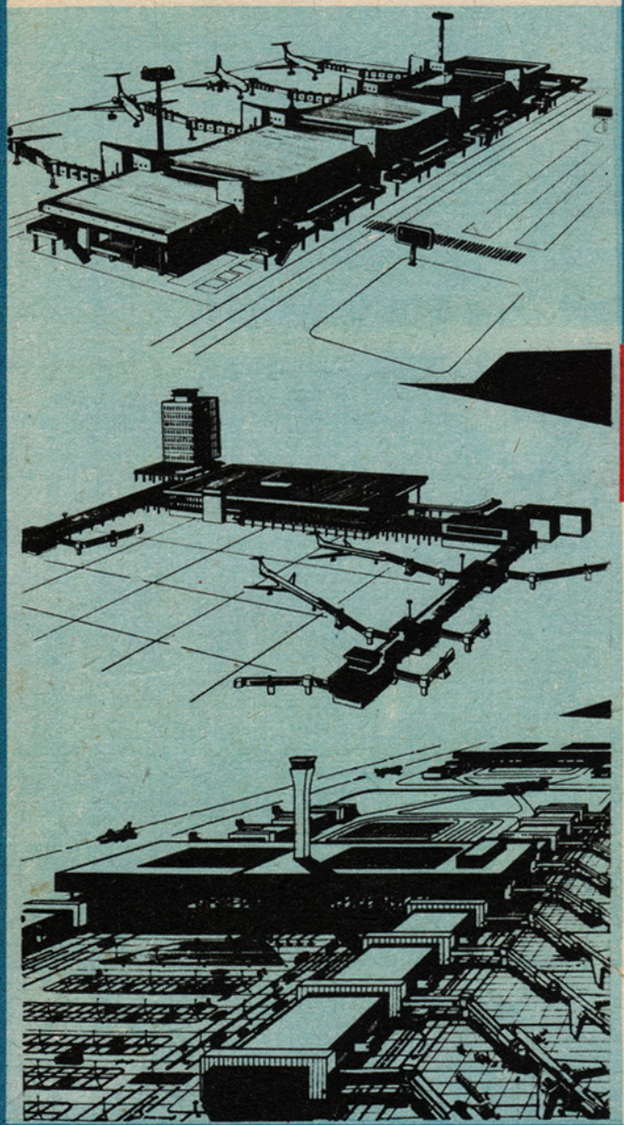
WYDAWCA:
Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
ul. Kazimierzowska 52,
02-546 Warszawa, tel. 49-27-51 do 9

TYGODNIK LOTNICZY I ASTRONAUTYCZNY

REDAGUJE ZESPÓŁ: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JANUSZ WOJCIECHOWSKI — zastępca redaktora naczelnego, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, HENRYK KUCHARSKI — zastępca sekretarza redakcji, JERZY GRZEGORZEWSKI, WIKTOR WIONCZEK, STANISŁAW SZYMAŃSKI — redaktor graficzny, IRENA BĄKOWICZ — redaktor techniczny.

WARUNKI PRENUMERATY: cena prenumeraty krajowej: rocznie 156 zł, półrocznie — 78 zł, kwartalnie — 39 zł. Instytucje państwowe i społeczne, zakłady pracy, szkoły itp. mogą zamawiać prenumeratę wyłącznie w miejscowych oddziałach i Delegaturach Przedsiębiorstw Upowszechniania Prasy i Książki „Ruch", w terminie do 25 listopada na rok następny. Prenumeratorzy indywidualni w terminie do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty mogą opłacać prenumeratę w urzędach pocztowych i u listonoszy lub dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. **Prenumeratę ze zleceniem wysyłki za granicę,** która jest o 40% droższa od prenumeraty krajowej, przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", 00-840 Warszawa, ul. Wronia 23, konto PKO Nr 1-6-100024. **Sprzedaż egzemplarzy numerów zdezaktualizowanych,** na uprzednie pisemne zamówienia, prowadzi Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch", 00-839 Warszawa, ul. Towarowa 28. OGŁOSZENIA: Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, 02-546 Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Za treść ogłoszeń redakcja nie odpowiada. **Redakcja zastrzega sobie prawo dokonywania niezbędnych poprawek i skrótów w publikowanych listach i korespondencjach. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA.** Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. DRUK: Wojskowe Zakłady Graficzne, Warszawa, ul. Grzybowska 77. Podpisano do druku 15.VIII.1975 r. Zam. 4996 B-94
INDEKS 37703/37505

RAKIETĄ PO ŚWIECIE



NOWE PORTY LOTNICZE ZSRR

Większość radzieckich miast i dużych osiedli posiada lotniska komunikacyjne. „Aerofłot" obsługuje ponad 3 500 miejscowości na terenie kraju. W latach 1971—75 szczególną uwagę zwrócono na budowę nowoczesnych portów i obiektów lotniskowych dla obsługi pasażerów. Powstały one w 27 miejscowościach. Rozbudowano również porty Moskwa-Wnukowo, Erewan, Soczi, Chabarowsk i Kijów-Borispol dla obsługi ruchu lokalnego. Wprowadza się automatyczny system rezerwacji miejsc w samolotach („Syrena") oraz uproszczony system szybkiej odprawy pasażerów.

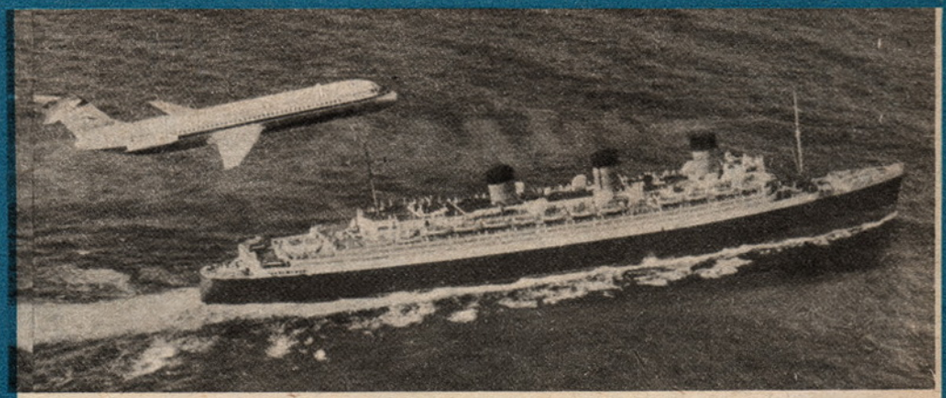
Kolejno od góry:

Port lotniczy w Rostowie nad Donem.

Port lotniczy w Taszkiencie.

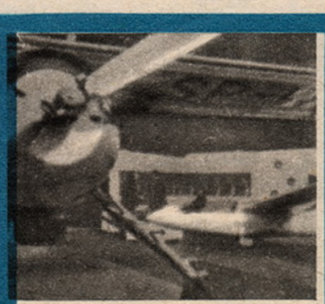
Port lotniczy w Kazaniu.

Zdjęcia i rysunki: „Flight", „Flug-revyn", „Der Flieger".



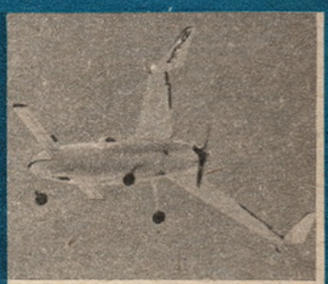
KTO KOGO?

Unikalne zdjęcie — symbol rywalizacji samolotu i statku w przewozach pasażerskich przez Atlantyk. Odrzutowy samolot komunikacyjny DC-9-40 i słynny transatlantyk „Queen Mary". Jak dotąd prowadzi samolot.



„WILGA" I SZYBOWCE

Na zachodnioniemieckiej wystawie sportu lotniczego DELA'75 w Essen polski PEZETEL pokazał samolot holowniczy PZL-104 „Wilga", oraz szybowce „Cobra-15" i „Pirat".



KACZKA

Od czasu do czasu pojawiają się nowe samoloty w układzie kaczki. Oto najnowszy z nich 2-miejscowy „Vari Eze" z silnikiem o mocy 62 KM i śmigłem pchającym. Prędkość przelotowa max. — 296 km/h, prędkość lądowania — 93 km/h.

Przekrój perspektywiczny przedstawia odrzutowy samolot komunikacyjny dla 27 pasażerów, 2 pilotów i 1 stewardesę „Learstar-600", będący rozwinięciem samolotów dyspozycyjnych „Learjet". Rozpiętość — 13,8 m, długość — 18,78 m, wysokość — 4,8 m.

Dwa silniki dwuprzepływowe Lycoming ALF-502 o ciągu 2 925 kG każdy. „Learstar-600" z 16 osobami (wersja dyspozycyjna) ma zasięg max. 5 280 km. Prędkość przelotowa max. — ok. 960 km/h, prędkość przeciągnięcia — ok. 144 km/h. Tak duży zakres prędkości użytkowych uzyskano dzięki zastosowaniu płata nadkrytycznego NASA. Warto może dodać, że konstruktor samolotu Bill Lear liczy 73 lata i ma na swym koncie ponad 140 patentów, głównie z zakresu awioniki. Jest twórcą pierwszego w USA urządzenia radionawigacyjnego dla lekkich samolotów, pierwszego udanego radionamiernika dla lekkich samolotów, pierwszego lekkiego pilota automatycznego i pierwszego udanego odrzutowego samolotu dyspozycyjnego.

MAŁY SAMOLOT PASAŻERSKI